inkl. DVD
Jetzt 108 Seiten Umfang!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2016
65. Jahrgang



MEB-Testreport:
- *E69 von Fleischmann*
- *Traxx 3 von Piko*
- *V60 von KM1*

Werkstatt:
- *Ein Badesee entsteht*
- *Modernisierter Schienenbus*

Anfänge der Mehrsystem-Loks

Ziel: Europa!

Dampfende im Süden

Mit 01 1066 zur Schiefen Ebene

inkl. DVD
Gesamtlaufzeit: 2,5 Stunden



Franzburg, Schweineschnauze und Co.

50 Jahre DEV

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0





Der Alex Zug - Teil 1 (Roco)

Im Set sind 2 Wagen von ROCO und 1 Wagen von Tillig enthalten. Alle Fahrzeuge sind aktuell auch noch im Einsatz.

64170 / 115 18 923 · H0 · VI NEM · = · 909 · Auflage 400 · **€ 199,99**

IC Deichgraf von Westerland nach Basel - Set 1 (Roco)

Inhalt: Abteilwagen 2. Klasse, Abteilwagen 2. Klasse mit Schlusslicht, Großraumwagen 2. Klasse. Weitere Sets folgen.

64166 / 115 18 893 · H0 · IV NEM · = · 909 · Auflage 300 · **€ 199,99**



Diesellokomotive 218 175-8 (Roco)

Die Intercityzüge werden zwischen Westerland und Hamburg mit 2 Diesellokomotiven der Baureihe 218 befödert. Das Modell ist für den IC Deichgraf das ideale Zugpferd.

73718 / 115 35 992 · H0 · IV NEM · = · 188 · digital · Auflage 250 · **€ 249,99**

79718 / 115 36 000 · H0 · IV NEM · ~ · 188 · digital · Auflage 200 · o. Abb. · **€ 249,99**



Staubsilowagen Ucs 908 „Brandt" (märklin H0)

Dieses Fahrzeug diente der Warenversorgung zwischen den Werken in Hagen und in Landshut. Passend zu den Fahrzeugen Märklin 46431 und 46382.

46611/115 35 666 · H0 · IV NEM · ~ · 139 · Auflage 1.000 · **€ 39,95**



Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15, 28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße, 32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inhaber Evely Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum
(Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a, NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



14 Die große Zeit der kleinen Bahnen...

...ging vor einem halben Jahrhundert schon ihrem Ende entgegen. Engagierte gründeten daher 1966 in Bruchhausen-Vilsen die erste deutsche Museumsbahn.



Titel: DEV-Lok Franzburg in Vilsen-Ort
Foto: Joachim Schmidt



36 Volles Rohr mit dem Jumbo

Sie waren jahrelang ein unzertrennliches Team: 44 1093 und ihr Lokführer Karl-Heinz Siebert.



54 Fiktion als Modell-Realität

Der bewährte Uerdinger Schienenbus erhält eine umfassende Rekonstruktion.



60 Kahn und Kleinbahn

Eine Reise mit der Spreewaldbahn ist auf der Anlage von Mario Lerke noch immer möglich.



Das Design des neuen Lok-Typs der DB AG ist ausgesprochen gut gelungen. Man könnte sich die Lok auch vor Fernverkehrszügen vorstellen.

DB AG

Neue rote Renner

☐ Škoda Transportation stellte am 27. Juni 2016 feierlich seine modernste Lokomotive „Emil Zátopek“ vor, die für die Deutsche Bahn bestimmt ist. Die ersten Lokomotiven, die den Namen der tschechischen Läuferlegende Emil Zátopek (1922 bis 2000) tragen, absolvieren derzeit eine Reihe anspruchsvoller Prüfungen auf der Teststrecke in Velim. Insgesamt wird das Pilsener Unternehmen sechs Exemplare dieser Universallokomotive nach Deutschland liefern. „Wir sind erfreut, dass es uns gelungen ist, eine so moderne Lokomotive für einen der anspruchsvollsten Kunden weltweit, die DB AG, zu entwickeln und zu produzieren. Das ist für uns eine Bestätigung, dass sich Škoda Transportation in die Riege der größten internationalen Schienenfahrzeughersteller einreihen kann,“ erklärt Tomáš Ignačák, Vorstandsvorsitzender von Škoda Transportation.

„Dank dieser Referenz der DB AG öffnen sich uns die Türen für weitere Ausschreibungen. An Lokomotiven mit 15/25 kV Wechselspannung gibt es nicht nur in deutschsprachigen Ländern, sondern beispielsweise auch in Skandinavien, Ungarn, in der Türkei und weiteren Ländern Interesse“, ergänzt Zdeněk Majer, Vizepräsident von Škoda Transportation.

Škoda Transportation wird DB Regio sechs neue „Emil Zátopek“-Lokomotiven für die Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München für 15 kV/16 2/3 Hz Wechselspannung liefern. Bei der Deutschen Bahn werden die Maschinen als BR 102 eingereiht. Die Loks sind Teil sechsteiliger Push-Pull-Doppelstockeinheiten. Die Bedienung der Garnitur ist sowohl vom Steuerwagen als auch von der Lokomotive aus möglich. Die E-Loks können auch in Mehrfach-Traktion eingesetzt werden. „Die neue Lokomotive ist im typischen roten Design der Deutschen Bahn AG gestaltet, die Anordnung von Führerstand und Bedienung entspricht den Gewohnheiten bei der DB AG. Bemerkenswert ist, dass im Rahmen der Lokomotive und der sechsteiligen Garnituren teil- und vollautomatische Bremstests durchgeführt werden können“, fügt der Produktmanager von Škoda Transportation Jaroslav Brodský hinzu.

Das Pilsener Unternehmen Škoda Transportation setzt eine lange Tradition der Herstellung elektrischer Lokomotiven fort, von denen es in seiner Geschichte mehr als 5000 Stück produziert hat. Die neuesten „Emil Zátopek“-Lokomotiven sind derzeit in der Tschechischen Republik und in der Slowakei in Betrieb. Als zweite weltweit haben sie das europäische TSI-(Technische Spezifikationen für die Interoperabilität)-High-Speed-RST-Zertifikat erhalten. Die Lokomotiven für Deutschland erfüllen alle anspruchsvollen technischen Parameter und die neuesten europäischen TSI-Sicherheitsvorschriften. Ihre Maximalgeschwindigkeit beträgt 200 km/h. Die Teile und Rohstoffe, aus denen die Lokomotive gebaut wurde, sind zu mehr als 95 Prozent wiederverwertbar.



Der Führerstand der neuen Baureihe 102 wirkt vertraut. Der Triebfahrzeugführer sitzt in der Fahrzeugmitte.



Ein Hersteller-Schriftzug, der in Zukunft vielleicht häufiger bei Triebfahrzeugen auf deutschen Gleisen zu sehen sein wird?

FOTOS: SKODA


FOTO: MARKUS BERGELT

So in etwa sahen 1997/98 auch die letzten Reisezüge in Brand-Erbisdorf aus.

SACHSEN

Züge nach Brand

☐ Auf dem Bahnhof in Brand-Erbisdorf hielten am 25./26. Juni 2016 wieder Personenzüge. Anlässlich des Bergstadtfestes in Freiberg hatte die Interessengemeinschaft „Perspektiven zum Erhalt der Bahnstrecke Freiberg – Holzhau" Sonderfahrten organisiert. „Wir wollen den Schienenpersonennahverkehr wieder stärker ins Bewusstsein rücken", erklärte Steve Ittershagen. Der CDU-Landtagsabgeordnete und Ortsvorsteher des Freiberger Stadtteils Zug gehört zu den Initiatoren der Aktion. Zum Einsatz kamen 112 703 und zwei lange Halberstädter (Bmh). Der SPNV auf der Strecke Berthelsdorf – Brand-Erbisdorf wurde am 23. Mai 1998 endgültig aufgegeben. Ein Jahr zuvor konnte man noch bis Langenau fahren. Regelmäßigen Güterverkehr gab es noch bis 2012. Seither liegt der Streckenast nach Brand brach. Die Zubringerfahrten wurden sehr gut angenommen und sollen im kommenden Jahr oder gegebenenfalls schon in der Adventszeit wiederholt werden.


FOTO: HENNING GOTHE

■ *Während der Verkaufsmesse „LebensArt" vom 7. bis 10. Juli 2016 in Putbus bespannten 86 1333 und 112 703 die Regelzüge zwischen Bergen auf Rügen und Lauterbach Mole. Zum Einsatz kam der Schweriner Museumszug. Die 86 weilt anlässlich der „Sommer-Tournee 2016" im Norden und kommt bis Mitte August bei mehreren Veranstaltungen zum Einsatz. Nähere Infos dazu unter pressnitztalbahn.com/sonderzugfahrten.html.*

GROSSSPURIG


Stefan Alkofer

Unsere Branche ist eine kleine aber feine Gerüchteküche. So mancher Trend wurde schon prophezeit, wie auch der Pleitegeier immer wieder über dem ein oder anderen Unternehmen oder gar der ganzen Modellbahn gesichtet wurde. Meistens kam's anders, als es die Auguren orakelten.

Vor wenigen Jahren erlebten wir einen Hype um die Spurweite 0. Gerüchte brodelten, wer angeblich bei der nächsten Spielwarenmesse seinen Einstieg in diesen Maßstab bekannt geben würde. Die Herstellerliste ist bis heute überschaubar.

Eine aktuelle Mode glaube ich jedoch zu erkennen: Ich kann mich noch an monatelange Phasen erinnern, in denen nicht ein Wort über die Spur 1 verloren wurde. Es gab einfach nichts zu berichten im Zahnarzt-Maßstab.

Jedoch seit geraumer Zeit habe ich den Eindruck, dass Spur 1-Neuheiten vor allem aus Göppingen und Lauingen beinahe in derselben Frequenz am Fohlenhof eintreffen wie jene der Spuren N und TT. Der Spur 1-Markt brummt.

Liegt's daran, dass das Sparen sich nicht mehr lohnt, angesichts der Zinsen, die Banken anbieten? Vielleicht auch. Doch der Boom des Maßstabs 1:32 ist vor allem dadurch begründet, dass Spur 1-Liebhaber inzwischen nicht nur eine größere Auswahl vorfinden, sie erhalten vor allem hinsichtlich Detaillierung, Maßstäblichkeit und Ausstattung deutlich mehr Qualität als noch vor wenigen Jahren. Und das zu Preisen, die, zumindest gefühlt, nicht so explodierten wie in mancher Standard-Spurweite.

Mal sehen, ob's von Dauer ist?



Auf dem 20-achsigen Uaai 831-Wagen wurde der bei ABB in Halle generalüberholte Trafo über die Strecke Chemnitz – Aue – Schwarzenberg nach Grünstädtel gebracht.

SACHSEN

Dampfbespannter Umspanner

☐ Als spektakulär darf die Bespannung des Trafotransportes von Chemnitz nach Grünstädtel am 26. Juni 2016 bezeichnet werden. 86 1333 zog gemeinsam mit 112 565 (beide Press) den gut 450 Tonnen schweren Trafotransport und sorgte entlang der Strecke für Volksfeststimmung. Zahlreiche Eisenbahnfans und Schaulustige säumten die Bahnhofsgleise und Bahndämme, um dem Ereignis beizuwohnen. Durch die enorme Meterlast des Trafos durften einige Brücken nur mit 10 km/h befahren werden, ebenso musste aufgrund der Lademaßüberschreitung des Trafos besonders vorsichtig an Bahnsteige herangefahren werden. Das Beschleunigen des Zuges nach diesen Langsamfahrstellen forderte immer wieder Höchstleistungen von Mensch und Maschine. Von Grünstädtel aus wurden die letzten Kilometer auf der Straße absolviert. Heimat des Trafos ist das Vattenfall-Pumpspeicherwerk in Markersbach. Der Transport war auf absehbare Zeit der letzte, sämtliche Transformatoren des Pumpspeicherwerkes sind mittlerweile ausgetauscht beziehungsweise repariert.

ZWISCHENHALT

■ **Der Betrieb auf der Zugspitzbahn** soll per Direktauftrag durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) auch von 2021 bis 2031 an die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG vergeben werden. Nur der derzeitige Betreiber habe die passenden Fahrzeuge für die Strecke, so die Begründung. Interessenten für die Betriebsführung der Zahnradbahn auf Deutschlands höchsten Berg können laut BEG aber noch bis zum September dieses Jahres ein eigenes Konzept einreichen.

■ **Die Sauschwänzlebahn** darf nun wohl auch im Winter fahren, da der Verwaltungsgerichtshof des Landes Baden-Württemberg den 2014 festgestellten Schutz der in den Tunnel nistenden Mopsfledermäuse für rechtswidrig erklärt hat. Damit wurde einem Eilantrag der Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG stattgegeben.

■ **Die Riedbahn** wird zwischen Biblis und Groß-Rohrheim für die Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar ausgebaut. Beide Bahnhöfe erhalten neue Bahnsteige mit Aufzügen. Damit wird bis Ende 2017 der hessische Teil des Projekts S-Bahn Rhein-Neckar im Wesentlichen fertiggestellt sein. Insgesamt werden für die Maßnahmen 24,2 Millionen Euro investiert.

■ **Der neue Bahnhof von Münster** nimmt weiter Form an. Am 6. Juli 2016 wurde das Richtfest für das neue Empfangsgebäude gefeiert. Es soll bereits nächstes Jahr in Betrieb gehen.



FOTO: SVEN MOLLE

■ *Bei Railsystems in Gotha wurde 215 004 (9280 1 225 004-1 D-ASLVG) aufgearbeitet. Die Lok machte am 11. Juli 2016 ihre Probefahrt mit DGS 69468 von Gotha nach Großkorbetha (Zugloks dahinter waren 218 469 und 218 480 von Railsystems). Am 12. Juli stand die Lok im ehemaligen Bw Gotha, da hier noch kleinere Arbeiten durchgeführt wurden.*

BRANDENBURG

Hanseatische Eisenbahn erhält Zuschlag

□ Nach Abschluss eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens hat die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg den Zuschlag für das so genannte Netz Prignitz an die Hanseatische Eisenbahn GmbH erteilt. Das Fahrplanangebot auf den Regionalbahnlinien RB 73 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk und RB 74 Pritzwalk West – Meyenburg wird wie bisher weitergeführt. Vertragsbeginn im Netz Prignitz ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 geplant. Der Vertrag mit einem Gesamtvolumen von etwa 222 000 Zugkilometern hat eine Laufzeit von zwei Jahren (bis Dezember 2018). Auf den Strecken werden wie bisher auch Dieseltriebwagen der Baureihe 504 (LVT/S) sowie Prototypen der Baureihe 502 eingesetzt. Das für das Angebotskonzept vom Land Brandenburg und den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin, den Städten Kyritz und Pritzwalk, den Ämtern Meyenburg und Neustadt (Dosse) sowie den Gemeinden Heiligengrabe und Wusterhausen (Dosse) entwickelte, gemeinsame Finanzierungsmodell war erfolgreich und wird daher fortgeführt.



FOTO: BODO SCHULZ

VT 504 006 der Hanseatischen Eisenbahn GmbH am 28. Oktober 2015 in Kyritz als Regionalbahn RB 73, ausfahrend nach Neustadt (Dosse).

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

☐ Noch immer sind nach dem Zugunglück von Bad Aibling auf den Meridian-Linien zwischen München und Salzburg beziehungsweise Rosenheim und Kufstein Ersatzzüge unterwegs. Am 10. Juni bespannt ein ELL-(European Locomotive Leasing)-Vectron eine Ersatzgarnitur nach Kufstein, gebildet aus National-Express-Wagen. Wir wollen von Ihnen wissen, unter welcher bekannten Brücke in der Nähe des Münchner Hauptbahnhofs der Zug gerade durchfährt.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2016 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „AKN". Gewonnen haben: Schallenmüller, Jörg, 24534 Neumünster; Schmid, Maria, 73529 Rechberg; Sporck, L., 44787 Bochum; Bönning, J., 24558 Henstedt-Ulzburg; Harz, M., 23843 Bad Oldesloe; Kramp, M., 86161 Augsburg; Gossing, Michael, 23560 Lübeck; Oergel, Martin, 17121 Loitz; Schneider, W., 91757 Treuchtlingen; Nagel, D., 58579 Schalksmühle; Winkler, Diana, 95032 Hof; Lieser, H., 67098 Bad Dürkheim; Gilbers, Heinz-Gerd, 85737 Ismaning; Fährmann, Tatjana, 20535 Hamburg; Mertinat, S., 01109 Dresden; Mannhof, Bernd, 21629 Neu Wulmstorf; Rösch, Klaus, 91757 Wettelsheim; Allmanritter, Beate, 56564 Neuwied; Rittersdorf, Mario, 10315 Berlin; Stöckmann, Alex, 95194 Regnitzlosau.

KEOLIS UND ABELLIO FAHREN AB 2019 DIE S-BAHN RHEIN-RUHR

Schlappe für DB Regio

☐ Der Vergabeausschuss des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) hat beschlossen, die Betriebsleistungen der S-Bahn-Linien an Rhein und Ruhr ab Dezember 2019 durch Keolis (Los A) und Abellio (Los B) durchführen zu lassen. Die beiden Unternehmen konnten sich im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbsverfahrens durchsetzen. Gegenstand des Verfahrens waren der Betrieb auf den S-Bahn-Linien S1 und S4 (Los A) mit zirka 4,8 Millionen Zugkilometern und die Linien S2, S3, S9, RB3, RB40 und RB41 (Los B) mit zirka 7,1 Millionen Zugkilometern. Nach dem Ablauf der zehntägigen Einspruchsfrist werden die beiden Verkehrsverträge mit einer Laufzeit von zwölf Jahren (Los A) und 15 Jahren (Los B) abgeschlossen. Zur perspektivischen Harmonisierung der Vertragslaufzeiten aller S-Bahn-Linien wird der bestehende Vertrag mit DB Regio NRW für den Betrieb der Linien S6 und S11 in Abstimmung mit dem Nahverkehr Rheinland bis 2023 verlängert. Bereits beschlossen ist die Beschaffung der S-Bahn-Fahrzeuge, die den künftigen Betreibern der Linien für den Betrieb bereitgestellt werden. Wie schon beim Rhein-Ruhr-Express (RRX) hat der VRR die Wettbewerbsverfahren zur Beschaffung und Instandhaltung der S-Bahn-Fahrzeuge getrennt von denen zum Betrieb der jeweiligen Linien durchgeführt. So kommen auf den Linien S1 und S4 ab Dezember 2019 Züge vom Typ ET422 zum Einsatz. Bereits Ende des letzten Jahres fiel die Entscheidung, 48 Fahrzeuge von der DB Regio AG zu kaufen, die derzeit auf den heutigen S-Bahn-Linien verkehren und sich in der Praxis bewährt haben. Die DB Regio AG übernimmt bis mindestens 2034 die Wartung und Instandhaltung der Züge und garantiert deren tägliche Verfügbarkeit. Auf den Linien S2, S3, S9, S28, RB3, RB40 und RB41 kommen Neufahrzeuge des Unternehmens Stadler Pankow GmbH zum Einsatz.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Züge von Keolis (Eurobahn) und Abellio prägen in Zukunft den S-Bahn- beziehungsweise Nahverkehr im Herzen Nordrhein-Westfalens.

PRIVATBAHN

Lollo im Plandienst

☐ Die OHE-Lok 200087, besser bekannt als 216 123, wurde von der BSBG (Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebsgesellschaft mbH aus Brohl-Lützing) bis zum 30. Juni 2016 angemietet. Als Nachfolgerin tritt nun die prominente Mietlok (www.mietlok.de) V 160 002 von Albert Merseburger an. Die bei Railsystems in Gotha eingestellte Maschine wurde von der BSBG angemietet und bespannt nun den werktäglich als Sonderleistung verkehrenden Aluzug ab Voerde/ Spellen vom dortigen Aluwerk nach Koblenz und zurück. Der Zug verkehrt in der Regel morgens leer von Koblenz nach Spellen, wird dort mit Alu-Blöcken beladen und fährt nachmittags zurück nach Koblenz. Es gibt unterschiedliche Verkehrstage, die tatsächlichen Fahrzeiten hängen von der Beladung im Aluwerk ab.



FOTO: STEFAN KLEIN

Die Aufnahme vom 15. Juli 2016 zeigt den Zug im Betriebsbahnhof Friedrichsfeld.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *Umfangreicher Betrieb herrschte auf dem sonst eher ruhigen Abschnitt Donauwörth – Ingolstadt der eingleisigen Donautalbahn von Mitte Juni bis 22. Juli 2016, wurden doch aufgrund einer größeren Gleisbaustelle an der Altmühlbahn bei Eichstätt viele Güterzüge mit Start- oder Zielbahnhof Ingolstadt entsprechend umgeleitet. Am 23. Juni zog die von der CFL eingesetzte 185 520 Kesselwagen nach Ingolstadt und beschleunigte nach dem Kreuzungshalt im noch mit Formsignal ausgerüsteten Bahnhof Unterhausen.*


FOTO: ALEXANDER BAUER

Am 2. und 3. Juli 2016 feierte die Lokalbahn Endorf – Obing (LEO) ihr zehnjähriges Bestehen als Museumsbahn. Zu diesem Anlass kamen am Samstag, 2. Juli, auf der normalerweise mit einem MAN-Schienenbus (VT26) bedienten Strecke eine aus 212 063 und 242 gebildete Garnitur der Staudenbahn (SVG) sowie die Passauer Schienenbusgarnitur zum Einsatz. Die beiden V100 der SVG und der Ex-ÖBB-Spantenwagen haben am Nachmittag als Triebwagenersatz auf der Fahrt von Bad Endorf nach Obing gleich den Scheitelpunkt der Strecke bei Aindorf erreicht.

NRW

Durchgehende Verbindungen


FOTO: ROLAND WIRTZ

Durch die Verknüpfung bestehender Zugläufe der im Takt verkehrenden Linien RE 14 und RB 45 der „NordWestBahn" wurden Direktverbindungen geschaffen.

Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 12. Juni 2016 gibt es erstmals seit Jahrzehnten wieder durchgehende Zugverbindungen zwischen Essen im Herzen des Ruhrgebiets und dem Bahnknoten Coesfeld im Westmünsterland. Der Zug der Linie RE 14 Essen – Dorsten (– Borken) um 9.31 Uhr ab Essen Hbf fährt samstags und sonntags ab Dorsten als RB 45 weiter nach Coesfeld. Samstags wird dieser Zug in Dorsten geflügelt: Der vordere Zugteil fährt als RE 14 weiter nach Borken, der hintere Zugteil nach Coesfeld. In Gegenrichtung fährt an Samstagen der Zug um 19.15 Uhr ab Coesfeld nun von Dorsten umsteigefrei weiter bis nach Essen. In den nächsten Jahren sollen die Linien RE 14 und RB 45 Dorsten – Coesfeld durch regelmäßiges Flügeln beziehungsweise Vereinigen in Dorsten zu einem ganztägigen, umsteigefreien Zugangebot vom Ruhrgebiet Richtung Coesfeld oder Borken verknüpft werden. Aktuell ist dies mit der alten mechanischen Signaltechnik in Dorsten nicht möglich. Mit der geplanten Umstellung auf ESTW-Technik sollen entsprechende Signale installiert werden. Darüber hinaus ist geplant, auf diesen Linien ab 2021 Brennstoffzellen-Triebwagen einzusetzen.


FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Am 6. Juli 2016 konnte in Kassel mit 147 551 die erste Fernverkehrs-147 in IC-Lackierung abgelichtet werden. Es dürfte sich um eines der ersten Fotos dieser Loks überhaupt handeln.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Entgleisung in Baden-Württemberg I: Am 10. Juli 2016 ist bei Beimerstetten der „boxXpress"-MRCE-Vectron 193 861 entgleist. Vermutlich ist die Lokomotive über eine Gleissperre gefahren.

SONDERVERKEHR

SPD-Sonderzug



Zum Einsatz kam der Triebzug 623 021/521 von DB Regio.



FOTOS: FRANK HEILMANN

Leider ist man bei den Sozialdemokraten nicht in der Lage, Ferdinand Lassalle, einen ihrer Gründerväter, korrekt zu buchstabieren. Zudem ärgert sich Willy Brandt wohl im Grabe noch darüber, dass der neue Berliner Skandalflughafen seinen Namen trägt.

☐ Die Berliner SPD (Sozialdemokratische Partei Deutschlands) führte am 16. Juli 2016 eine Sonder-Schnellzugfahrt (230 Minuten) von Berlin in die diesjährige europäische Kulturhauptstadt Breslau durch. Die Fahrt des Sonderzuges unter dem Namen des legendären Mitbegründers der Sozialdemokratie Ferdinand Lassalle führte von Berlin-Lichtenberg über Cottbus und Görlitz nach Breslau. Anlass der Fahrt waren die Jubiläumstermine „170 Jahre Eisenbahn Berlin – Breslau", „25 Jahre Deutsch-Polnischer Staatsvertrag" und „10 Jahre Oder-Partnerschaft". Im Rahmen der Veranstaltung erinnerte die Berliner SPD auch an den Handlungsbedarf zur Verbesserung des Bahnverkehrs zwischen Berlin und Breslau und stellte gleichzeitig Lösungsmöglichkeiten vor, wie der Bahnverkehr auf dieser Verbindung stufenweise revitalisiert werden kann. Teilnehmer der Sonderfahrt nach Breslau waren unter anderen der Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Andreas Geisel, Berliner Staatssekretäre/-innen, Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses und des Verkehrs- und Kulturausschusses sowie Experten der SPD für die Bereiche Mobilität, Stadtentwicklung und Zusammenarbeit mit Polen.



FOTO: THOMAS SZYMANOWSKI

■ *Seit dem Fahrplanwechsel im Juni bedient DB Regio wieder die RB 113 Leipzig – Geithain. In den Hauptverkehrszeiten kommen dort Triebwagen der Baureihe 642 zum Einsatz. Seit letzter Woche sind jedoch auch Triebwagen der Baureihe 641 im Einsatz. 641 034 erhielt nun eigens die neuen Farben aus dem Corporate Design des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) in Silber/Gelb, die dem Triebwagen sehr gut stehen.*


FOTO: GABRIEL HABERMANN

■ *Entgleisung in Baden-Württemberg II: RB 1907 mit 146 211 kollidierte zwischen Nordheim und Lauffen am Neckar am 12. Juli mit einem Weinbergtraktor, der auf die Gleise gerollt war. Der Fahrer des Traktors konnte sich rechtzeitig in Sicherheit bringen und versuchte noch, den Lokführer zu warnen.*


FOTO: DANIEL WOLF

■ *Anfang Juli fanden bei der Press Schulungsfahrten zur Erlangung der Streckenkenntnis auf der Strecke Zwickau – Hof statt. Zum Einsatz kam die Lokomotive 140 042 (Ex-DB-140 834) und eine Garnitur aus sechs Reisezugwagen der ehemaligen DR und DB. Ein besonderer Blickfang war der Ex-DR-Halbgepäckwagen hinter der Lok mit der Nummer D-PRESS 55 80 82-070-4 DBomsb (Ex-DR 51 80 82-80 070-8).*

ZEITREISE

Pfungstadtbahn im Wandel der Zeit



FOTO ALT: VOLKER BLEES

Am 19. März 1992 setzt 360 896 in Pfungstadt für die Rückfahrt um. 2016 ist diese Lok als 362 896 immer noch aktiv.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Nur noch ein Gleis ist 2016 in Pfungstadt vorhanden. Die „ITINO"-Dieseltriebwagen sind regelmäßig gut besetzt.

■ Schon 1955 wurde der Personenverkehr auf der 1,8 Kilometer langen Stichbahn von Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt eingestellt. Bis 1997 konnte sich die Strecke jedoch mit einem anfangs beachtlichen Güterverkehr über Wasser halten. Zu Beginn der 1990er-Jahre wurde dieser jedoch schwächer, so dass die Einstellung absehbar wurde. Das Ende des Stückgutverkehrs auf der Schiene sorgte auch für das Ende der Güterzüge nach Pfungstadt. Doch der Strecke kamen die Orkane Vivian und Wiebke zu Hilfe. Große Mengen an Sturmholz aus dem nahen Odenwald mussten per Bahn abgefahren werden. Der zentral gelegene Bahnhof mit seinen zum damaligen Zeitpunkt umfangreichen Gleisanlagen war dafür ideal geeignet. In dieser Zeit begann auch das Interesse der Kommunalpolitik an der Strecke, so dass diese nach Ende der Gütertransporte nicht einfach abgebaut wurde, sondern für eine Reaktivierung im Personenverkehr erhalten wurde. Im Dezember 2011 war es dann soweit. Die Züge der Odenwaldbahn fahren seitdem, mit einer kurzen Pause in Darmstadt Hbf, weiter bis nach Pfungstadt. Dort wird mittels eines Busbahnhofs der Anschluss an den örtlichen Verkehr hergestellt. Die Güterverkehrsanlagen sind allerdings verschwunden.

Im Herzen *Sachsens*



Erscheint Ende Juni

Die neue Modelleisenbahner-Spezial-Ausgabe ist die Fortsetzung der im Spezial 19 begonnenen Reise durch das Eisenbahnparadies Erzgebirge, wobei der Blickwinkel von der Eröffnungszeit der Strecken bis zum aktuellen Betriebsgeschehen reicht. Wir beginnen das Abenteuer auf der Fichtelbergbahn, die nach Oberwiesental, zur höchstgelegenen Stadt Deutschlands, hinauf führt. Auf längst abgebauten Strecken geht die Reise weiter. Kleine Streckennetze der Regel- wie Schmalspurbahnen werden bei dieser sehr unterhaltenden und abwechslungsreichen Forschungsreise besucht. Dabei trifft der Leser auf museale Aktivitäten oder sogar Sachsens einzige elektrisch betriebene Schmalspurbahn.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „IV K-Dampf pur“ (Laufzeit ca. 55 Minuten)

Best.-Nr. 941601 I € 12,50*



www.facebook.de/vgbahn



Die Zackenbahn

Modell und Vorbild:
E-Lokraritäten in Rübezahls Reich
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD mit 85 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941502 I € 12,50



Bahnparadies Erzgebirge*

eine Reise durch die Zeit:
Vom Müglitz- zum Zschopautal
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 200 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD. „Schmalspurwunder im Erzgebirge“ mit 60 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941501 I € 12,50



Bahn & Hafen

Modell und Vorbild:
Güterumschlag Schiene/Wasser
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD. „Hamburger Dampfreisen – Volldampf an der Waterkant“ mit 48 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941402 I € 12,50



Insel Rügen*

Der Rasende Roland:
Mit Tempo 30 über die Insel
84 Seiten,Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung

Bestell-Nr. 941401 I € 10,-

*** nicht im MEB-Abo enthalten**



Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



Fünf Jahrzehnte für die Eisenbahn



Die erste deutsche Museumsbahn feiert einen runden Geburtstag

Im Norden der Republik liegt die Keimzelle der hiesigen Museumsbahnszene. Über den Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) wurde schon viel geschrieben, aber es gibt noch so manche Geschichte hinter den Geschichten.


Lokomotive „Hoya“ mit HSA-(Hoya–Syke–Asendorf)-Zug dampft am 4. August 2014 in den sommerlichen Abend.

FOTO: JOACHIM SCHMIDT



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Blick über die kombinierte Rollbock-/Wagengrube auf die VGH-Strecke, rechts die DEV-Anlagen und die von der DGEG übernommene V 29.

Irgendwo in Norddeutschland, auf einem Bahnhof. Es herrscht Betriebsruhe. Ich stehe mitten in den Gleisen und niemand hindert mich daran. Der Blick wandert vom schönen, mit Ziegeln verblendeten Empfangsgebäude an den Bahnsteigkanten entlang zu den ausgedehnten Gleisanlagen, die sich irgendwo dort hinten vor einer augenscheinlich großen Fahrzeughalle verlieren. Es sind Schmalspurgleise. Und Regelspurgleise. Die hier außerdem verlegten Dreischienengleise und -weichen erkennt jeder halbwegs geübte Beobachter sofort. Das ganze Gleisfeld wirkt dadurch eigentümlich ineinander verwoben. Irgendwo dort hinten, links und rechts neben der Halle aber scheint eine Entscheidung gefallen zu sein: Ein regelspuriges Streckengleis entschwindet nach links, ein schmalspuriges nach rechts.

Es ist eben genau dieses verwobene Gleisvorfeld, das kaum besser die besondere Geschichte des Ortes symbolisieren könnte, an dem einst eine hier ansässige Kleinbahn, die von Menschen mit Rückgrat betrieben wurde, mit einem eben erst gegründeten Museumsverein ganz junger Aktivisten zusammenkam, die ähnlich mutig und angstlos und vielleicht auch ein wenig blauäugig eine Vision verfolgten. Und wie es manchmal so ist, wenn sich an einem bestimmten Ort die richtigen Menschen treffen, wurde hier Geschichte geschrieben.

Hier, mitten im „Niedersächsischen Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen“, blickt man zum einen auf die Gleise der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH). Zum anderen ist Bruchhausen-Vilsen der Ausgangspunkt der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ und man ist deshalb auch Gast des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV), der hier sein Domizil hat. Was dem Leser etwas verwirrend erscheinen mag, ist das Produkt einer glückseligen Verquickung, die dazu führte, dass am 2. Juli 1966 mit der VGH-eigenen Dampflok „Bruchhausen“ der erste Museumszug Deutschlands von diesem Bahnhof aus in das knapp vier Kilometer entfernte Heiligenberg auf die Strecke geschickt werden konnte.

Diese Erfolgsgeschichte jährt sich nun zum 50. Mal – Grund genug, zu feiern: Der DEV veranstaltete vom 29. Juli bis zum 10. August eine Festwoche, die ihresgleichen sucht. Und Grund genug, darüber zu berichten – aber Halt! Über den DEV und seine erste Museumseisenbahn ist nun wirklich schon sehr viel publiziert worden – national und international, in wohl allen Fachmagazinen und das mehrfach, ganz zu schweigen von Funk, Fernsehen und den Tageszeitungen.

Harald Kindermann: Die Wahrheiten dahinter

Für einen Bericht über Bruchhausen-Vilsens 50-Jähriges sollte deshalb ein anderer Weg gegangen werden. Einer, der gezielt und abseits von der einschlägigen Literatur hin zu einer Instanz führt, die eine Legende ist: zu Harald O. Kindermann. Denn er ist der DEV. Er war es, der seinerzeit die Räder ins Rollen brachte, und er

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Vor der Fahrzeughalle in Bruchhausen vereint: die DEV-Ikonen „Franzburg“, „Plettenberg“, „Spreewald“ und T 41.

war es, der sie lange Zeit am Laufen hielt – und er tut es irgendwie aus dem Hintergrund bis heute. Harald Kindermann ist eine Persönlichkeit. Und er ist 82 Jahre alt. Ein Kerl wie ein großer, schlanker Baum, klug, redegewandt und voll bei der Sache. Wenn also die Geschichte schon hundertmal aufgeschrieben wurde, warum dann nicht mit ihm ein ungezwungenes Gespräch führen, über die Geschichten hinter den Geschichten? Eine Aneinanderreihung von Blitzlichtern, die man gegebenenfalls fortführen könnte? Harald Kindermann muss man nicht zweimal bitten. „Geschrieben worden ist vieles. Ich kann Ihnen ja mal noch ein paar Wahrheiten mehr erzählen.“ Das ist ein Wort.

Eisenbahnfreunde der 1950er-Jahre

Harald Kindermann wohnt in Vilsen-Ort. Ganz genau im dortigen Bahnhof. Wohl jeder, der einmal den Zug von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf bestiegen hat, dürfte sich an den kleinen Haltepunkt Vilsen-Ort erinnern, wo ein beeindruckender und uniformierter Abfertigungsbeamter den Bahnsteig betrat, bisweilen etwas Gepäck verlud und dann dem Zug mit einem Pfiff den Abfahrauftrag gab. Das war jener Harald Kindermann, den ich nun in seinem kleinen, etwas abgedunkelten Büro im ersten Stock des Bahnhofs treffe. Bald entwickelt sich ein wunderbares Gespräch auf Augenhöhe, für das man dankbar sein darf.

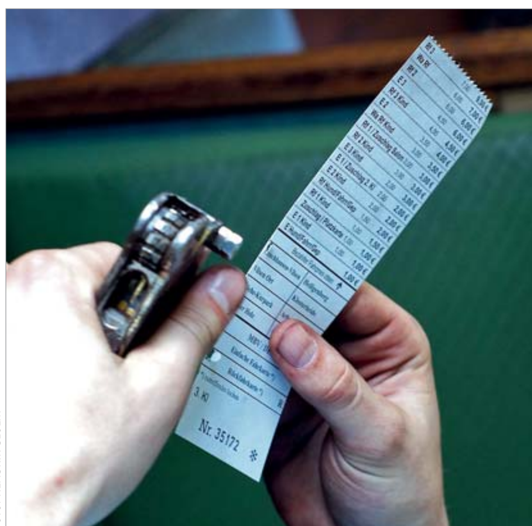
„Eigentlich ist das hier ja gar kein echtes Bahnhofsgebäude.“ Damit hat er gleich die erste Überraschung parat. Das Empfangsgebäude Vilsen-Ort ist als Wohnhaus erst 1989 während einer dreijährigen Bauzeit entstanden, allerdings mit der Anmutung eines alten Empfangsgebäudes mit Güterschuppen! Das ist schon allerhand und wird nicht die einzige überraschende Auskunft an diesem Nachmittag sein.

Erst nach seiner Pensionierung bei der Postbank (Ex-DBP) zog Kindermann mit seiner Frau Renate vom an der Außenalster gelegenen Hamburg-Eilbeck hierher. Im Zuge des Neubaus wurde auch gleich der Bahnsteig auf die Gebäudeseite verlegt. So kennen wir alle das Ensemble Vilsen-Ort seither. Der Zuzug war aber nur ein konsequenter Schlusspunkt seines jahrzehntelangen Engagements für die Kleinbahnen



FOTO: HARALD KINDERMANN

Viele Male pendelte der Eröffnungszug der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands am 2. Juli 1966 zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg hin und her.


FOTO: HENDRIK BLOEM

Zum Konzept einer Museums-Kleinbahn gehört, dass man den Menschen den Kleinbahnalltag anschaulich erklärt. Die Lochzange gehört dazu.

im Allgemeinen und für den DEV im Besonderen: Alles begann viel früher.

Kindermann machte bereits ab Ende der 1950er-Jahre das, was viele Eisenbahnfreunde erst viel später taten: Er fuhr durch die Gegend und fotografierte Eisenbahnen. Nur, dass bei ihm der Schwerpunkt wohl etwas anders lag als bei denen, die bald schon den Dampfloks der DB nachjagen würden. Er erkannte, dass der Strukturwandel bei den Privatbahnen bereits vorzeitig an Fahrt aufgenommen hatte und das Sterben der vielen kleinen Eisenbahnen im Schatten der großen Bundesbahn quasi über Nacht geschah. Bewaffnet mit einer von seiner Mutter geliehenen „Agfa Billy", einer wohlbekannten Mittelformat-Klappkamera, unternahm er auf seinem Motorroller von Hamburg aus Tagestouren zu vielen damals bekannten Kleinbahnen. Seine Liebe zu diesen Bahnen mit all ihren kleinbahntypischen Spezifika wie Einfachheit und Sparsamkeit, aber auch ihre Nähe zum Menschen, ließ in ihm den Entschluss reifen, sich für ihren zumindest teilweisen Erhalt einzusetzen. Insbesondere das Kleinbahnsystem Schmalspurbahn drohte völlig von der Landkarte zu verschwinden, als Anfang der 1960er-Jahre eine Bahn nach der anderen stillgelegt wurde. Aktiv und ohne Bedenken stellte er als Hamburger Jung kurzerhand im November 1961 beim Senat der Freien und Hansestadt einen Antrag auf Erhalt der Strecke Ohlstedt-Wohldorf (Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf) als erste Museums-Eisenbahn Deutschlands. Warum dies schließlich nach drei Jahren Kampf zusammen mit dem Kleinbahn-Verein Wohldorf e.V. nicht gelang, soll hier kein Thema sein, wohl aber Kindermanns Feuereifer, mit dem er nun auch versuchte, Vereinigungen von Eisenbahnfreunden für die Idee eines lebendigen Kleinbahnmuseums zusammenzubringen und dafür Vorbereitungen zu treffen.

Ziemlich genau in diese Zeit fällt etwa, dass er den heute beim DEV mustergültig hergerichteten Wismarer Schienenbus T41 seinerzeit bei der Steinhuder-Meer-Bahn vor der Verschrottung rettete. Dies ist auch eine dieser überraschenden Geschichten, die dem MEB-Leser erstmals erzählt werden soll: Bei der besagten Bahn gab es einen regen Rollwagenverkehr zu einem Hersteller von Gartenmöbeln, wozu die damals längsten verfügbaren großräumigen gedeckten zweiachsigen Güterwagen (Bauart Glmms) mit je zwei Rollwagen, also acht Achsen, hergebracht werden mussten. Die Tonnage an toter Last war dabei gewaltig, wenn man bedenkt, dass in den Waggons nur fünf Tonnen leichte und voluminöse Gartenmöbel-Fracht transportiert und abgerechnet wurde. Die Umstellung auf Rollböcke lag nahe und

Eisenbahner und Eisenbahnfreunde

Kindermann vermittelte über seine Kontakte als Eisenbahnfotograf den Kauf der Bestände der gerade stillgelegten Kleinbahn Emden – Pewsum – Greetsiel (Einstellung Mai 1963) sowie der Südharz-Eisenbahn-Gesellschaft (Einstellung Juni 1963) nebst Rollbockanlagen. Die Kostenminimierung war enorm, aber auch die Personalreduzierung auf die Hälfte, denn Personal war in Zeiten von Vollbeschäftigung schwer zu bekommen. Zum Dank wurde ihm dafür vom Betriebsleiter der ausgemusterte Wismarer hinterstellt, der dann viel später, 1970, als T41 nach Bruchhausen-Vilsen kam.

Natürlich hatte es Kindermann bei seinen Tagestouren auch irgendwann nach Hoya und Bruchhausen-Vilsen verschlagen, wo die beiden Kleinbahnen Hoya – Syke – Asendorf GmbH (HSA) und die Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) ansässig waren (die am 20. Mai 1963 zur VGH fusionierten). Bereits in dieser Zeit lieferte er Beiträge über seine Touren an die Zeitschrift „Kleinbahnberichte" aus dem Verlag Werner Böttcher. Auch über die Bahnen in Hoya wollte er berichten. Eine Anfrage über Zusendung von Informationen beschied der damalige Betriebsleiter der HSA, Wilhelm Leder, gleich mit einer Einladung per Postkarte. In Hamburg aber machte man Nägel mit Köpfen und trommelte alle bekannten Eisenbahnfreunde zusammen, um eine Gruppenreise nach Hoya zu organisieren. 1961 war es soweit: Wilhelm Leder kümmerte sich persönlich und ließ die Eisenbahnfreunde mit einem Sondertriebwagen in Hoya abholen. Auf der Fahrt nach Asendorf stieg man an der Stelle des heutigen Haltepunktes Klosterheide aus, woraufhin Leder persönlich eine Führung der Gruppe zu Fuß übernahm, um den Jungspunten aus der Großstadt die Schönheiten der niedersächsischen Land-



FOTO: KLAUS MERKEL

Lokführer Gerhard Moll und Heizer Karl Heidecke auf der Lok „Bruchhausen", die am 2. Juli 1966 den Eröffnungszug ziehen durfte.



FOTO: ANDREAS GABRIELS

Am 18. Mai 1968 wurde die Saison mit der hauptuntersuchten „Hoya" eröffnet, im Hintergrund der gecharterte VT 11.5 und eine der beiden VGH-eigenen V-Loks.

schaft zu zeigen. Ausgerechnet dabei vernahmen die wachsamen Hanseaten, dass der Betriebsleiter seine Eisenbahn auch selbst fotografierte und filmte. Dies war Anlass genug, ihn zum Referieren ins Museum für Hamburgische Geschichte einzuladen, wo er dann zum Jahreswechsel 1961/62 sehr anschaulich unter anderem über den Wintereinsatz der Hoya-Kleinbahn berichtete.

Es gehört zu den ebenfalls besonderen Geschichten des DEV, dass mit diesen beiden Zusammenkünften letztendlich ein Bund zwischen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden geschlossen wurde. Dieser begründete auch den späteren Erfolg des DEV, der sich im November 1964 mit vier Mitgliedern, unter anderen Harald Kindermann und seine Frau Renate, gründete und mit einem Startkapital von 36 DM die Bühne einer kaum etablierten Szene betrat – noch als „Deutscher Kleinbahn-Verein" (DKV) und mit der Idee, einer lebendigen Musemseisenbahn, nun bei der Steinhuder-Meer-Bahn eine Heimat zu geben, die ja immer noch im Güterverkehr betrieben wurde. Weil Teile der Bahn aber auf Grund und Boden der Forstverwaltung lagen und man dort nicht bereit war, bei einer drohenden Einstellung der Bahn dem Verein die Gleise zu überlassen, waren diese Bemühungen nicht von Erfolg gekrönt. Dennoch, die Aktivitäten des Vereins sprachen sich bereits herum, die Mitgliederzahlen stiegen erfreulicherweise an. Als man wieder einmal in Hoya vorstellig wurde, wurde dem Verein vom bestens bekannten Betriebsleiter und nun Eisenbahndirektor der mittlerweile fusionierten VGH sowie dessen Kollegen Karl Schmidt der Streckenabschnitt Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg für das Vorhaben „Museumsfahrten" kostenlos angeboten, inklusive der Mitbenutzung der noch betriebsfähigen Dampflok „Bruchhausen". Dieses Angebot war geradezu ein Paukenschlag! Als Wilhelm Leder, der seine Eisenbahn mit viel Engagement und Kundenpflege entgegen einer Anordnung des Landes-Eisenbahnamtes, seine Eisenbahn abzuwickeln, aus dem Defizit geholt hatte, in Aussicht stellte, auch die Kosten für die Betriebsleitung zu übernehmen und das Zugpersonal gegen Kostenerstattung zu stellen, war der Weg zur wirklich „Ersten Museumseisenbahn Deutschlands" geebnet. Aber nein: Da gab es noch eine Hürde, und das ist auch wieder solch eine Geschichte.



FOTO: HENDRIK BLOEM

Der Betrieb einer Museumsbahn setzt viel ehrenamtliche Arbeit voraus, die beim DEV nicht nur von rüstigen Pensionären erbracht wird.

Den DB-Fachleuten zum Trotz: Wir fahren!

Obwohl die DB dem neuen Verein einen ihrer Waggons von der Schmalspurbahn Mosbach – Mudau für 250 DM verkauft hatte, waren es ausgerechnet DB-eigene Fachleute, die nun unumwunden bekundeten, dass der neu gegründete Verein gar keine Konzession zum Betrieb einer Eisenbahn bekommen könne. Niemand weiß, welcher Teufel die DB damals ritt, aber solche, aus berufenem Mund ausgesprochenen Zweifel ließen manche Kritiker wach werden und führten sogar zur kurzzeitigen Stagnation der Mitgliederzahlen.

Es galt nun, zu beweisen, dass die neue Museumseisenbahn auf jeden Fall fahren würde, und es galt, die noch vorhandenen Fristen der „Bruchhausen" dafür zu nutzen.

Klug griff man zu einem Dreh, der ausgerechnet behördlicherseits gang und gäbe war: Die Bundespost hatte damals Hunderte eigene Waggons im laufenden Bahn-Betrieb, ohne selbst Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) zu sein. Dies war

möglich, weil die Wagen schlichtweg bei der DB eingestellt waren. Kindermann selbst saß bei der Post an der Quelle. Man besorgte entsprechende Gesetzeswerke (kommentiert) und irgendwann war die

Ein Schnäpschen und vom Wirt gespendete Kohlen

Lösung wasserdicht: Die Fahrzeuge des Vereins galten fortan als bei der VGH eingestellt, die selbst EVU war. Die Vereinsmitglieder und die VGH hatten ihre Leidenschaft längst zu einer gemeinsamen Vision gemacht.

Im Sommer 1966 sollte der Eröffnungszug, gebildet aus der Lok und einem Waggon, von Bruchhausen-Vilsen nach Heiligenberg fahren. Es war trotz fieberhafter Bemühungen nicht mehr gelungen, einen weiteren Wagen aufzutreiben. Lehnen wir uns einen Moment zurück und lassen für dieses besondere Ereignis Harald Kindermann persönlich zu Wort kommen: „Im Juni wurden die Einladungen an die zahlreichen Ehrengäste, an Presse und Rundfunk geschrieben und verschickt. Ich bat den damaligen Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte und Präsidenten der Internationalen Vereinigung der Verkehrsmuseen Prof. Dr. Walter Hävernick, die Eröffnungsansprache auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen zu halten. Prof. Hävernick sagte zu, und so konnte eigentlich nichts mehr schiefgehen.

Am Mittag des 2. Juli 1966 war es endlich soweit. Heizer Karl Heidecke (‚der kleine Karl') hatte die ‚Bruchhausen' unter Dampf. Der Sohn von Eisenbahndirektor Wilhelm Leder, Frank Leder, hatte auf dem Bf Bruchhausen-Vilsen für uns eine Lautsprecheranlage installiert. Die Ehrengäste und zahlreiche Reporter von Presse und Funk waren eingetroffen. Nachdem ich einige einführende Worte gesagt hatte, hielt Herr Prof. Dr. Hävernick die Eröffnungsansprache. Als die Ehrengäste eingestiegen waren, hob meine Frau Renate die Kelle (Zp 9) und Lokführer Karl Hunold setzte



FOTO: HARALD KINDERMANN

Am 6. April 1968 wird in Bruchhausen-Vilsen das Führerhaus auf die Dampflok „Herrmann" wieder aufgesetzt, auf dem kleinen Dienstweg unterstützt vom THW.

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Mit der Beschriftung ihrer Schwesterlok 99 2700 ist die DEV-Lok „Spreewald" am 6. August 2012 mit einem GmP unterwegs.

FOTO: ERIK KORSCHENHAUSEN

Eines der beliebtesten Fahrzeuge beim DEV ist der Wismarer Schienenbus T41, von Fans oft auch liebevoll „Schweineschnäuzchen" genannt.

nach einem fröhlichen Pfiff mit der Dampfpfeife unseren kleinen Zug mit den Ehrengästen unter den Klängen der Feuerwehrkapelle in Bewegung. Beim Halt an der Station Wiehe schenkte die Wirtin des Schwimmbad-Restaurants an alle Fahrgäste ein Schnäpschen aus. In Heiligenberg hatten wir die Ehrengäste in das Restaurant Dillertal zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Hier hielt Herr Prof. Dr. Hävernick eine weitere Ansprache, bei der er die Gäste um Spenden für die Museums-Eisenbahn bat. Der Wirt des Restaurants Dillertal Heinrich Bomhoff spendete spontan das Geld für die Kohlen dieses ersten Betriebstages. Familie Bomhoff blieb bis heute Förderer des DEV.

Nach der Rückankunft von der Eröffnungsfahrt musste unser kleiner Zug den ganzen Nachmittag bis zum Abend noch



Hauptuntersuchung an der Lok „Hoya", die erste ihrer Art in eigener Werkstatt (1974).

FOTOS (2): HARALD KINDERMANN



Gewinnung von Gleismaterial für die Museums-Eisenbahn von einem stillgelegten Anschluss in Mainflingen im Februar 1977: Richtige Leute am richtigen Ort hatten früh informiert.

viele Male zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg pendeln, um alle Fahrtwünsche der Besucher und Mitglieder zu erfüllen. Am Ende dieses ereignisreichen Tages fiel uns ein großer Stein vom Herzen: Alle Fahrten waren ohne Zwischenfälle verlaufen. Was hätten wir nur tun sollen, wenn die Lok oder unser einziger Waggon wegen eines plötzlich eingetretenen Schadens ausgefallen wäre?

Nach der Eröffnung berichteten viele regionale und überregionale Tageszeitungen und Zeitschriften einschließlich der Zeitschriften für Eisenbahnfreunde über das Ereignis, so dass die Museumseisenbahn weithin bekannt wurde."

Tief sind wir in die Geschichte des DEV eingetaucht. Harald Kindermanns Gedächtnis aber funktioniert wie ein Uhrwerk. Ich mache den Vorschlag, den chronologischen Weg zu verlassen, wir könnten auf den Fahrzeugpark eingehen, der dürfte besonders interessieren – und natürlich die besonderen Geschichten eben.

„Da kann ich Ihnen die Sache mit der ‚Hoya' erzählen – und warum ich mir die dollsten Ausreden einfallen lassen musste, um unseren Vereinsnamen von Deutscher Kleinbahn-Verein in Deutscher Eisenbahn-Verein zu ändern ..."

Etwas mehr als ein Jahr nach der Eröffnungsfahrt und am Ende eines überaus erfolgreichen Betriebsjahres (der erste Fahrplan würde bald im amtlichen Kursbuch der DB erscheinen) waren die Untersuchungsfristen der VGH-eigenen „Bruchhausen" abgelaufen. Die VGH bot dem DKV ihre nicht mehr betriebsfähige Schwesterlok „Hoya" zum Tausch an, allerdings lag das günstigste Angebot ihrer Aufarbeitung seitens einer privaten Firma bei

Der Deal mit dem AW Bremen-Sebaldsbrück

über 40000 D-Mark. Diese Summe war für den jungen Verein natürlich nicht aufzubringen. Trotzdem wurde man nicht müde, Bettelbriefe zu schreiben, ein solcher hatte auch das DB-Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück erreicht. Als in Bruchhausen-Vilsen vom 31. Juli bis zum 1. August 1967 Szenen für die Tucholsky-Novelle „Rheinsberg" abgedreht wurden (man schaffte dies gerade noch wenige Tage vor Ablauf der Fristen der „Bruchhausen"), war auch der interessierte Werksdirektor des AW Bremen an einem der beiden Drehtage anwesend. Die Atmosphäre vor Ort bewegte ihn dabei so sehr, dass er dem DEV spontan das Angebot machte, die „Hoya" zwecks Fortführung des Museumsbetriebes zum Materialpreis einer Hauptuntersuchung zuzuführen. Das war wieder einer dieser Glücksfälle für den Verein, der unter die Rubrik absolut besondere Geschichten fällt. Aber damit nicht genug: Es war dem ehemaligen Betriebsleiter der HEG Karl Schmidt zu verdanken, dass über den Einsatz gewisser Naturalien das Aw Sebaldsbrück sogar die gesamten Instandsetzungskosten übernahm. Zwei Bedingungen gab es: Der Vorsitzende durfte nicht mal mit den eigenen Vereinsmitgliedern darüber sprechen und im Vereinsnamen musste schnellstmöglich der Begriff



Auf dem T42 zwischen Heiligenberg und Asendorf nichts Neues: Im Jahr 2015 wurde der Autor eingeladen, ...

Eine komplett aufgearbeitete Lok

„Kleinbahn" durch „Eisenbahn" ersetzt werden, damit das Aw die Chance hatte, die Unkosten ohne Nachfragen bei der zuständigen Abrechnungsstelle zu lancieren – bei „Kleinbahn" aber wäre man zu Zeiten des Strukturwandels sofort stutzig geworden. Der Vereinsname musste anhand allerlei Ausreden im Zuge einer außerordentlichen Mitgliederversammlung geändert werden, was dann mit Wirkung zum 28. Oktober 1967 und der Namensgebung „Deutscher Eisenbahn-Verein" auch gelang.

Die „Hoya" wurde von der DB per Straßentransport abgeholt, im Aw als Lehrlingsprojekt komplett und mustergültig aufgearbeitet und kehrte am 18. Mai 1968, frisch hauptuntersucht, zum DEV nach Bruchhausen zurück, um in einer Feierstunde eingeweiht zu werden, wozu sogar ein VT 11.5 für eine Sonderfahrt ab Hannover gechartert wurde. An was man sich heute immer noch gerne erinnert: All die



... einer Dienstschicht auf dem T42 (Dessau 1939, Franzburger Kr.B.: T2, DR: 137523 bzw. 187101) beizuwohnen. Diese Schicht entwickelte sich zu einem wahrhaftigen und unaufgeregten Kleinbahndienst, wie vor 60 Jahren. Alexander Angerhausen steckt die Schlussscheiben auf.

FOTOS (2): HENDRIK BLOEM



FOTO: HENDRIK BLOEM

Harald O. Kindermann (Mitte) erzählt die alten Geschichten (mit Markus Fuhrmann li. und Alexander Angerhausen re.), zu denen …



FOTO: SLG. KINDERMANN

… er selbst gehört: hier als Zf in Asendorf 1978.



FOTOS (2): KLAUS KIEPER/SLG. HEINRICH

Eine der bekanntesten DEV-Loks ist die „Franzburg“ von den Franzburger Kreisbahnen. Sie erinnert heute beim DEV an die ehemalige Meterspurbahn von Stralsund nach Ribnitz-Damgarten.

Heimlichkeiten hatten das Aw nicht davon abgehalten, doch noch zwei große Messingschilder an der „Hoya“ zu montieren, die stolz von der HU in Bremen kündeten.

Der bereits genannte Lokführer Karl Hunold gehört einfach noch einmal erwähnt: Bei der VGH beschäftigt, war er ein Eisenbahner mit Leib und Seele und mit allem technischen Wissen beschlagen. Er war es,

Erste Diesel und die Rettung der Franzburg

der den Leuten vom DEV, die anfangs in Sachen Eisenbahntechnik vollständige Laien waren, das Eisenbahner-Handwerk beibrachte. Dazu gehörte auch sein gesamtes Know-how über die Dampflokomotive. Hunold war aber auch der Mann der ersten Stunde, als in Bruchhausen die ersten beiden VGH-Diesellokomotiven (V 1/V 2) zur Ablösung der „Hoya“ und „Bruchhausen“ ankamen (V 1 beim DEV noch vorhanden, V 2 heute V 121 der Montreux-Berner-Oberland-Bahn). Beide Loks wurden für die Rollbockzüge im Güterverkehr nach Asendorf benötigt und dafür Rückseite an Rückseite gekuppelt; außerdem wurden sie mechanisch mit einer Welle verbunden, welche die Handräder für die Zylinderfüllung beider Loks miteinander verband, so dass beide Maschinen von einem Führerstand aus gesteuert werden konnten. Die beiden Wendegetriebe wurden von Hand gegenläufig eingestellt, auch bei Fahrtrichtungswechsel, weswegen es Übergänge mit Türen an den Rückseiten der Führerstände gab.

Hunold ist es übrigens auch zu verdanken, dass man es sich überhaupt traute, den Erwerb weiterer Dampflokomotiven voranzutreiben. So hatte man Wind davon bekommen, dass man bei der Franzburger Kreisbahn (Stralsund – Barth – Damgarten) in der DDR Lokomotiven des von Vulcan gebauten Typs „Pommern“ (Lenz-Typ i) aufs Abstellgleis schob, typische Kleinbahnlokomotiven, von denen einstmals fast 40 Stück gebaut wurden. Gleichfalls hatte man aber auch die dort eingesetzten Mallet-Lokomotiven (Lenz-Typ ii) in den Blick genommen – wenn schon, denn schon. Bei einer Anfrage an die Reichsbahndirektion Greifswald wurde man auf das Ministerium für Transportwesen verwiesen, erhielt aber auch den Hinweis, dass die Mallets nicht mehr greifbar wären. Vom

Typ Pommern wurde die nicht betriebsfähige 99 5605 angeboten. Nun war aber beim DEV an eine Aufarbeitung immer noch nicht zu denken. Trotzdem konnte die Lokomotive vom Vorsitzenden Hans-Jürgen Hentzschel in den Westen geholt werden, verblieb als Leihgabe aber vorerst in einem Freizeitpark bei Düsseldorf, um sie vor der drohenden Verschrottung zu retten. 1980 wurde sie schließlich zum DEV geholt und bis Juli 1982 als „Franzburg" instand gesetzt.

Es ist reichlich spät geworden und wir beschließen diesen Abend in der örtlichen Bahnhofsgastronomie. Ich habe noch viele weitere Geschichten erfahren, zum Beispiel von der „Spreewald" oder der so genannten „Rappelkiste", die von der Rendsburger Hafenbahn kam, natürlich auch von der in Aufarbeitung befindlichen Mallet aus Karlsruhe. Viele Seiten könnten hier zusätzlich gefüllt werden, aber Blitzlichter bleiben nun mal Blitzlichter. Gemeinsam finden wir an einer anderen Idee Gefallen, von der man an dieser Stelle demnächst berichten könnte. Wir wollen dies abwarten und dem DEV und seiner ersten Museumseisenbahn Deutschlands aufrichtig gratulieren – zum 50., zum Geleisteten, zu der Legende Harald Kindermann – und Danke sagen, für eine lebendige Kleinbahnvergangenheit in Gegenwart und Zukunft. □ *Hendrik Bloem/al*

MINISTERRAT
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
Ministerium für Verkehrswesen
Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft
der Deutschen Reichsbahn

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
vorm. Deutscher Kleinbahn-Verein e.V.

2000 Hamburg
Postfach 13441

Ihre Zeichen | Ihre Nachricht vom | Hausruf 31718 | Unsere Zeichen H-Tb 3 | 108 Berlin 8 Voßstraße 33 11.11.1968

Betreff: Antrag zum Kauf von Schienenfahrzeugen

Ihr Antrag zum Kauf der Lok 99 5621-22 und 99 5605-06 sowie eines Wagens ist uns zur Bearbeitung zugegangen.
Die Lok 99 5605 und 5606 sind beide schon im Schadpark.
Die Angaben über den technischen Zustand der beiden Lok erhalten Sie von der zuständigen Stelle mitgeteilt. Die 99 5622 ist schon verschrottet worden und die 99 5621 einem anderen Interessenten angeboten. Falls dieser vom Kauf der Lok absieht, werden wir Ihnen die Lok zum Kauf zur Verfügung stellen.
Der Personenwagen kann Ihnen sofort überlassen werden. Die techni-

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
vormals

An den
Ministerrat
der Deutschen Demokrat. Republik
Ministerium für Verkehrswesen

108 Berlin 8
Voßstraße 33

H-Tb 3 11.11.1968 Ki 8. Dezember 1968

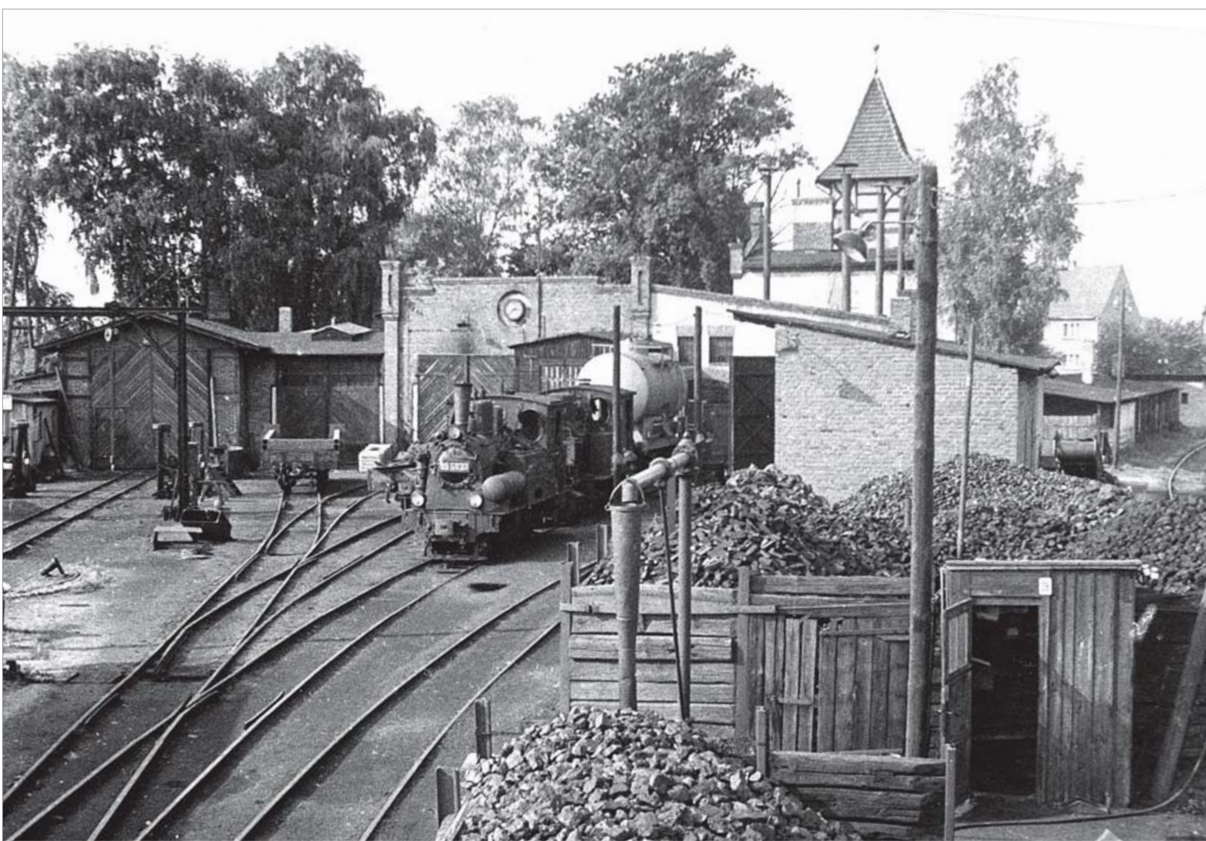
Sehr geehrte Herren !
Wir danken Ihnen verbindlichst für Ihr o.a. freundliches Schreiben und teilen Ihnen mit, daß wir an dem Erwerb einer der beiden Dampflokomotiven Nr. 99 5605 oder 995606 weiterhin interessiert sind. Im Falle eines günstigen Preises käme u.U. auch die Übernahme beider Lok in Betracht. Wegen des Ankaufs werden wir uns umgehend an den von Ihnen genannten Volkseigenen Außenhandelsbetrieb wenden.
Über den Ankauf des Personenwagens Nr. 901-312 können wir zur Zeit noch keine Entscheidung fällen, da uns der Wagen nicht bekannt ist. Wir bitten Sie deshalb höflich, uns ein Foto des Wagens oder eine Kopie der Bauzeichnung zu

Nach der Anfrage, ob ein Typ „Pommern" und eine Mallet (Typ-Lenz ii) zu erwerben sei, erhielt man aus der DDR das Angebot zum Kauf der „Franzburg".



FOTO: RAINER HEINRICH

Im Mai 1967 steigen in Barth auf der Franzburger Kreisbahn noch Fahrgäste in den VT 137 532 (ab 1970 187 101) der DR. Im Jahr 1974 konnte der DEV den T 42 in den eigenen Fahrzeugpark aufnehmen.



Das Bw Straupitz der Spreewaldbahn: Am 14. September 1968 wartet 99 5633 noch auf letzte Einsätze. Drei Jahre später kommt sie zum DEV (und heißt heute „Spreewald").



Im Iran, dem früheren Persien, gibt es nicht nur grandiose Landschaften und eine große Gastfreundschaft, sondern auch eine sehr lebendige Eisenbahn.

Mit Silberlingen durchs Morgenland

Der Iran zählt zu den eher selten besuchten Eisenbahn-Reisezielelen der Welt. Sicher sind das offiziell hoch gehaltene, aber individuell oft liberal gehandhabte Fotoverbot sowie die Meinung, im Iran herrschten Unsicherheit und islamische Radikale nicht die besten Voraussetzungen, um auf Erkundungsreise zu gehen. Aber das Land ist anders, als viele, die niemals dort waren, meinen. Wir trafen zahlreiche warmherzige, interessierte Menschen und teilweise sensationelle Landschaften – durch welche Züge rollen.

Der Personenverkehr im Iran (knapp 80 Millionen Einwohner) ist hoch subventioniert. Besonders der Preis für Kraftstoffe wird auf einem extrem niedrigen Niveau gehalten, was ein Auto für viele erschwinglich macht und auch Flugreisenden zugute kommt. Nur neun Prozent des Personen-



FOTO: BERND SEILER

Bei Cham Chit windet sich der Zug 941, eine fast stilreine deutsche Garnitur, durch eine liebliche Gebirgslandschaft.



Ein Siemens-DH4-1-Paradise-Triebzug von 2001 und ein französischer RTG-Turbozug sind in Teheran abgestellt. Letzterer lief zuletzt unmotorisiert und von einer Diesellok gezogen.



FOTO: BERND SEILER

Gewissenhaft protokolliert der Bahnhofsvorsteher von Schabazan den laufenden Betrieb. Sein Arbeitsplatz wirkt nur zum Teil antiquiert, finden sich doch auf dem Tisch auch ein modernes LCD-Telefon und ein Computer.

verkehrs wird auf der Schiene abgewickelt. Derzeit gibt es ein ehrgeiziges Streckenneubauprogramm, das den Anteil der Schiene am Transport deutlich erhöhen soll. Auch der Preis für Bahntickets ist subventioniert, umgerechnet nur ein Euro für 100 Kilometer sind in bestimmten Zügen normal. Daher war man lange Zeit bemüht, die Kosten bei der Fahrzeugbeschaffung niedrig zu halten. So gelangten immer wieder auch gebrauchte Fahrzeuge in den Iran, teilweise durch Direktgeschäfte, teilweise aber auch über spezialisierte Firmen wie die Heros GmbH, die selbst in Zeiten



FOTOS (2): JEAN-MARC FRYBOURG

Reiseveranstalter Bernd Seiler mahnt zum Einsteigen, denn es gilt, mit dem Schienenbus zügig die nächste Fotostelle zu erreichen.


FOTOS (4): JEAN-MARC FRYBOURG

Öffnen eines Überwegs mit Stil und Muskeln! Das Schließen des Bahnübergangs wird lediglich per Trillerpfeife angekündigt. Andere Signaleinrichtungen gibt es nicht.

des Embargos Ende 2013 erst 22 Jahre alte Bomz 236, 19 an der Zahl, von der Deutschen Bahn AG in den Iran liefern konnte. Man vermutet es kaum, aber im Iran gibt es auf dem Streckennetz der Staatsbahn schon lange einen Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen. Und auch diese Privaten beschafften in der Vergangenheit gebrauchte Wagen, auch aus Deutschland. Bekannt sind die Lieferungen von Bimz, Bimdz, Bomz, Bomdz und ABbd an die Rail Pardaz System Group, geliefert zwischen 2013 und 2015, sowie Reisezugwagen der Bauarten Aimz, Bimz, Bimdz und Bvcmz, die zwischen 2012 und 2016 an die „ahpooyane eghtesade LIMA Ltd.“ gingen.

Ende der 2000er-Jahre beschaffte die Iranische Staatsbahn RAI eine Serie von Silberlingen von der DB AG. Auf Anfrage des MEB zum Umfang und den Zeitpunkten der Lieferungen wollte sich die Deutsche Bahn AG leider nicht äußern. Sichtungsmeldungen über den Transport von Ganzzügen aus n-Wagen nach Süden tauchten in den Foren 2008 auf. Dabei dürfte es sehr wahrscheinlich um Transporte über die Türkei in den Iran handeln. N-Wagen sind aber beispielsweise auch nach Rumänien und Kuba verkauft worden.

Unveränderte, deutsche Farbgebungen

Die iranische Staatsbahn beschaffte ABn- und Bn-Wagen in den Farbgebungen verkehrsrot und mintgrün, wobei die Anzahl verkehrsroter Wagen deutlich überwog. Auch von der dänischen Staatsbahn wurden Dutzende gebrauchter n-Wagen gekauft. Diese lassen sich recht einfach an den Lüftungsschlitzen über den Einstiegen erkennen.

In den ersten Jahren konnten die deutschen n-Wagen im Fernverkehr beobachtet werden, unter anderen auf der fast 1000 Kilometer langen Strecke von Teheran nach Mashhad, einer Millionenstadt im nordöstlichen Iran. Dabei durchfuhren die Wagen Wüstengegenden, die im Sommer durchaus Temperaturen von deutlich über 40 Grad im Schatten versprechen. Schattenspendende Bäume säumen diese Strecke jedoch nicht, so dass von Reisekomfort nicht die Rede sein konnte. Mitte 2009 konnten dann die vereinzelten Reisenden, die den Iran aufsuchten und sich für Wagen interessierten, von in langen Reihen abgestellten n-Wagen berichten. Dennoch waren auch immer wieder in langsameren Zügen n-Wagen anzutreffen, auch auf der Strecke nach Mashhad. Bei Besuchen im Oktober 2015 und im Mai 2016 schien es jedoch, dass man die Wagen jetzt dort einsetzt, wo sie gut passen: auf den Gebirgsstrecken der Transiranischen Eisenbahn.

Die Transiranische Eisenbahn war das erste große Bahnbauprojekt im Iran, welches in den 1920er-Jahren unter Reza Shah verwirklicht wurde. Die Strecke verbindet das Kaspische Meer mit dem Persischen Golf und muss dabei zwei großartige Gebirgszüge überwinden: im Norden das Elbrus-Gebirge, im Süden das Zagros-Gebirge. Die Durchquerung dieser Bergkette erforderte den Bau teils kilometerlanger Tunnel, zahlreicher Brücken und Kehrschleifen. Die zu überwindenden Passhöhen liegen auf beiden Seiten über 2000 Meter hoch, wohingegen die Stre-



Beschauliche Atmosphäre im Mai 2016 mit früheren Bundesbahn-Wagen. Diese stehen im Iran noch im täglichen Einsatz.



Außen wie innen präsentiert sich das deutsche Fahrzeugmaterial so gut wie unverändert.

cke bei Teheran wieder auf rund 1100 Meter über dem Meer abfällt.

Während auf dem nördlichen Abschnitt der Transiranischen Eisenbahn derzeit die dänischen n-Wagen eingesetzt werden, findet man auf dem südlichen

Im täglichen Einsatz durchs Gebirge

Abschnitt zwei lokale Reisezugpaare, die komplett aus Silberlingen gebildet werden. Diese befahren den mit 208 Kilometern Länge wohl spektakulärsten Abschnitt der Bahn, der sich zwischen Andimeshk und Dorud befindet. Hier, im äußerst dünn besiedelten Zagros-Gebirge in der Provinz Lorestan, wird man auch nur höchst selten auf die Revolutionsgarden treffen, die einem das Fotografieren verbieten wollen. Jeder Bahnhof hat allerdings eine kleine Polizeistation, doch diese sind nicht überall durchgehend besetzt. Das interessanteste Zugpaar aus Silberlingen sind die Nahverkehrszüge 940/941, die nur zwischen Dorud und Chamsangar verkehren – morgens hin und am späten Nachmittag zurück. Dieser Zug hält auch dort, wo sich keine Bahnsteige, wohl aber ein paar Häuser befinden. Dieses Zugpaar wurde im Mai 2016 von einer der ältesten Lokomotiven der Staatsbahn befördert, einer über 50 Jahre alten G12 von EMD. EMD lieferte zwischen 1956 und 1962 eine 136 Stück umfassende Lokomotiv-Serie in den Iran. Mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit eignen sich die betagten Maschinen nicht mehr für viele Hauptstrecken, aber dort, im

Land der tausend Brücken und Tunnel: Der Personenzug 915 von Doroud nach Andimeshk erreicht Tang-e-Panj und üpberquert dabei den Fluss Sezar. Hinter der Lokomotive läuft ein Generatorwagen.

FOTO: BERND SEILER



FOTO: BERND SEILER

Der Bahnhof Teheran nach einem Regenguss: Nachts wird das imposante Empfangsgebäude illuminiert.



Die Passagiere eines Nachtzugs aus chinesischen Wagen sind in Teheran auf dem Weg zu ihren reservierten Plätzen.





FOTOS (2): JEAN-MARC FRYBOURG

Ein langer Güterzug verlässt im Morgengrauen Tang-e-Panj, einen kleinen Ort im Zagros-Gebirge, in Richtung Norden. Unterwegs ist gelegentlich auch Zeit für einen Tee.

Gebirge, leistet sie genauso wie die altbewährten Silberlinge noch alltäglich gute Dienste.

Das zweite aus Silberlingen gebildete Zugpaar ist der 914/915, der den gesamten Gebirgsabschnitt zwischen Andimeshk und Dorud durchmisst. Der 914 fährt nachts (23.30 Uhr ab Andimeshk, 05.25 Uhr an Dorud) und am Nachmittag (ab 15.10 Uhr) wieder zurück. Fahrzeiten sind allerdings bei lokalen Zügen immer mit Vorsicht zu genießen. Sie werden vom örtlichen Bahnpersonal ganz gerne einmal den örtlichen Bedingungen angepasst. Man sollte sich also unbedingt vor Ort informieren, will man einmal in Silberlingen durch fantastische Gebirgszüge fahren. □

Bernd Seiler

FOTO: BERND SEILER

Auf dem nördlichen Teil der Transiranischen Eisenbahn durchquert der Zug 203 Firuzkuh - Teheran das eindrucksvolle Hablerud-Tal.

Ergänzungen

Betrifft: „Deckel drauf", Heft 8/2016

Zum Artikel habe ich aus Sicht eines N-Bahners noch einige Ergänzungen. Klappdeckelwagen des Gattungsbezirks Wuppertal gab es in N von folgenden Firmen: Den Anfang machte bereits 1966 Arnold mit einem unbeschrifteten K25. Wegen des Einheitsfahrgestells war er zu lang. 1992 gab es den Wagen auch mit Bremserhaus. Den K06 von Fleischmann gab es mit und ohne Bremserhaus. Der K25 der gleichen Firma hatte stets eine Bremserbühne. Nicht erwähnt ist der K15 (gab es mit und ohne Bremserhaus) von Minitrix, der erstmals 1989 gebaut wurde. Im Unterschied zum K06 hatte er den Wagen mit größerem Achsstand (3,5 m) zum Vorbild. Ferner waren bei dem Wagen, im Gegensatz zu Fleischmann, alle sechs Deckel einzeln zu bewegen. Ebenfalls unerwähnt blieb der K25 ohne Bremserhaus von Roco, den es in acht Varianten ab 1978 gab. Zum Gattungsbezirk „Düsseldorf" zählt der Minitrix-Klappdeckelwagen Kmm 36, der ab 1972 gebaut wurde.

Klaus Kosack, E-Mail

Verwechslung

Betrifft: „Ende eines Überlebenskünstlers", Heft 8/2016

Ich lese gerade das August-Heft und freue mich besonders über den Pritzwalk-Putlitz-Beitrag. Dazu ein Hinweis: In der Bildunterschrift zum kleinen, hochkant stehenden Bild links oben auf der Seite 23 steckt ein Fehler. Ein Hinweisschild auf Züge nach Putlitz kann unmöglich in Putlitz stehen, denn da befände sich der Reisende ja schon, wenn er das liest. Es handelt sich vielmehr um das Nebengleis in Pritzwalk.

S. Ernst, E-Mail

Falscher Fluss

Betrifft: „Der Weg ins Gebirge", Heft 8/2015

Zum gelungenen Titelthema im Heft 8/2016 über die Zschopautalbahn eine Bemerkung: Die Zeichnung auf Seite 17 mit dem alten Bahnnetz und den angeschlossenen Nebenbahnen und Schmalspurbahnen finde ich gut und interessant. Leider ist der Fluss Zschopau, nach dem die Bahnlinie benannt ist, die in diesem Tal zwischen Annaberg und Zschopau verläuft, falsch eingezeichnet. Auf der Abbildung handelt es sich um die weiter westlich gelegene Zwönitz.

Uwe Dörfel, E-Mail

Zweifel

Betrifft: „Über den Atlas", Heft 7/2016

Im Juli-Heft 2016 auf Seite 30 liest man einen interessanten Bericht über eine für Algerien vom LEW Henningsdorf gebaute Gleichstromlok. Dummerweise musste ich im Zeitraum 11/1972 bis 4/1974 meine Armee-Zeit ableisten. So sind mir möglicherweise einige Informationen, speziell von der Leipziger Messe, verloren gegangen. Und so richtig kann ich mich auch nicht erinnern, im MEB damals über diese Loks etwas erfahren zu haben. Nur später erfuhr ich überhaupt etwas über diese Lieferung: „Zu diesem Zeitpunkt verkehrten in der DVR Algerien 30 Elektrolokomotiven und 20 Triebwagen aus der DDR." (Eisenbahn-Jahrbuch 84, Seite 12, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin: „Das Eisenbahnwesen in der Demokratischen Volksrepublik Algerien"). Nun zu den angeblichen Farbresten folgendes Zitat: „Das LEW Hennigsdorf lieferte in den 80er-Jahren eine Serie von Neubauloks der BR 250 an die DR in einem abweichenden Farbton als bisher aus. Dabei handelte es sich um die Ordnungsnummern im Bereich ... 239 ... 242 ... 248. 250 250 hatte jedoch bereits wieder den bisherigen dunkelroten Farbton." Gützold lieferte bekanntlich die 250 237-5 in genau diesem Farbton, den ich noch sehr gut in Erinnerung habe! Aus diesem Grund zweifle ich die genannten Ordnungszahlen an.

Wolf Richter, E-Mail

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Erwähnung erwünscht

Betrifft: „Mega-Mikado", Heft 8/2016

Mit großer Freude haben wir in der aktuellen Ausgabe den Bericht über die neue „Mega-Mikado" entdeckt, stand doch unsere 41 096 Modell für dieses Märklin-Produkt. Immerhin gehen Sie auch auf die Geschichte der Lok ein und erwähnen in einem Halbsatz, dass die Lok nach ihrer DB-Zeit als Museumslok der Nachwelt erhalten blieb. Hier hätten wir als Verein, der diese Lok seit 1977 für die Nachwelt erhält, doch eine Erwähnung gewünscht. Nicht nur weil wir sehr stolz auf „unsere" 41 sind, sondern weil sich sicherlich viele Leser dafür interessieren. Vielleicht ergibt sich in einer der kommenden Ausgaben ja die Chance einer Berichterstattung über eine der letzten betriebsfähigen Öl-41.

Dampflok-Gemeinschaft 41 096 e. V., E-Mail

Nicht richtig

Betrifft: „Der Weg ins Gebirge", Heft 8/2016

Im Titelthema der Ausgabe 8/2016 „Der Weg ins Gebirge" ist auf Seite 19 auf dem oberen Bild nicht der Bahnhof Waldkirchen dargestellt, sondern der Bahnhof Grünhainichen/Borstendorf der Erzgebirgsbahn, wie beigefügtes neuestes Foto beweist.

Jürgen Fankhänel, E-Mail



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

E 410 001 mit einem Probezug während eines Unterwegsaufenthalts auf der Strecke Köln – Aachen im Bahnhof Stolberg.

Vor 50 Jahren gingen die Europa-Loks der Baureihen E 310 und E 410 in den Plandienst. Die Entwicklung des grenzüberschreitenden E-Verkehrs war geprägt von etlichen Hürden.

TEIL 1

Der Weg nach Europa

In der Mitte der 50er-Jahre mussten sich die DB und die französische SNCF Gedanken machen, wie der Betrieb an den Übergängen ihrer unterschiedlichen Bahnstromsysteme durchgeführt werden könnte. Dies war notwendig geworden, da die Bundesbahn ihr Netz weiterhin mit 15 kV/16 2/3 Hz ausbaute, während die SNCF auf einen Betrieb mit 25 kV/50 Hz bei den neu zu elektrifizierenden Strecken setzte. Mehrere Möglichkeiten waren denkbar: Die einfachste Variante war ein oberleitungsloser Abschnitt zwischen zwei Grenzbahnhöfen, überbrückt durch eine Dampf- oder Diesellokomotive, was aber ein zweimaliges Umspannen der Züge erfordert hätte. Oder die Ausrüstung eines Grenzbahnhofs mit einer umschaltbaren Oberleitung, aber dies hätte neben dem einmaligen Umspannen auch sehr aufwendige und kostspielige Einrichtungen notwendig gemacht. Die dritte Möglichkeit war der Einsatz von Zweifrequenzlokomotiven, die eine durchgehende Bespannung ermöglichten. Auf diese Variante verständigten sich DB und SNCF.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Die Firmen Maffei und SSW entwickelten die E 80 als Fahrzeug, das seine Energie entweder aus der Oberleitung oder (auf nicht elektrifizierten Streckenteilen) aus eingebauten Akkus bezog.

Anfang 1956 bestellte die DB bei den Elektrofirmen AEG, BBC und Siemens (SSW) die Ausarbeitung von Vorschlägen für eine vierachsige Lokomotive mit zirka 3400 PS, die für die Frequenzen 16 2/3 Hz und 50 Hz geeignet sein sollte. Aufgrund der Erfahrung, die man mit den unterschiedlichen Lokomotivtypen auf der mit 20 kV/50 Hz ausgerüsteten Höllentalbahn gemacht hatte, sollte die neue Maschine als Gleichrichterlok ausgeführt werden.

Diese Technologie hatte sich dort in den Loks E 244 01 und E 244 11 bewährt.

Auszurüsten waren alle Lokomotiven mit je vier Mischstrommotoren des durch die drei E-Firmen gemeinschaftlich zu entwickelnden Typs SAB 570. Die AEG war

Die Motoren waren eine Gemeinschaftsentwicklung

dabei für die Entwicklung des Läufers zuständig, BBC für die Lagerschilde, das Getriebe und den Radschutzkasten, und SSW für das Gehäuse und die Ständerwicklung. Diese Aufteilung der Entwicklung stellte sich aufgrund aufwendiger Abstimmungs- und Nacharbeiten als problematisch heraus und verursachte deutliche Verzögerungen. So trafen die Fahrmotoren für die E 320 21 erst 14 Tage vor der Übergabe der Lok an die DB im Herstellerwerk ein.

Für die zur Umwandlung des Wechselstroms in Gleichstrom notwendigen Gleichrichter planten die Firmen AEG und BBC ursprünglich die Verwendung von Quecksilberdampfgefäßen ähnlich wie bei der E 80, während SSW für seine Lok von Anfang an auf den Einsatz von hochmodernen Siliziumgleichrichtern setzte.

Siemens hatte damals einen großen Vorsprung bei der Produktion von Reinstsilizium, das zur Herstellung von Gleichrichtern hoher Leistung notwendig war. Erste Versuche, diese im Eisenbahnbetrieb einzusetzen, wurden ab Mai 1957 mit der umgebauten E 80 01 unternommen. 1930 ursprünglich mit Quecksilberdampfgleichrichter-Gefäßen zur Speisung der Gleichstrommotoren und der Batterie ausgerüstet, konnte die Lok ohne weitergehende Veränderung auf Siliziumgleichrichter umgebaut werden. Die Messungen bestätigten dabei eine wesentlich höhere

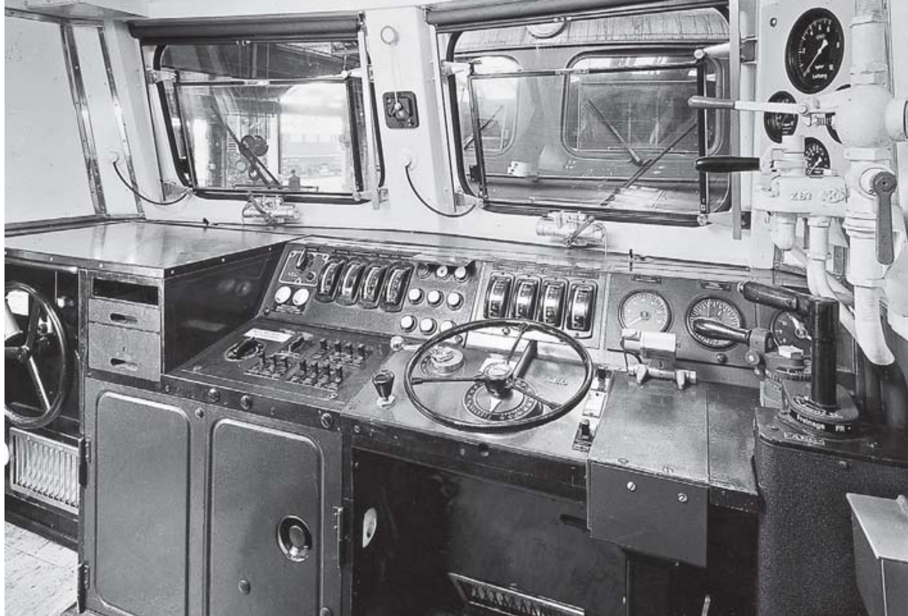


FOTO: AEG/SLG. GOTTWALDT

Auf den ersten Blick ein gewöhnlicher Einheits-Lok-Führerstand. Die teils zweisprachigen Beschriftungen machen deutlich, dass es sich um einen Exoten handeln muss: E 320 01.

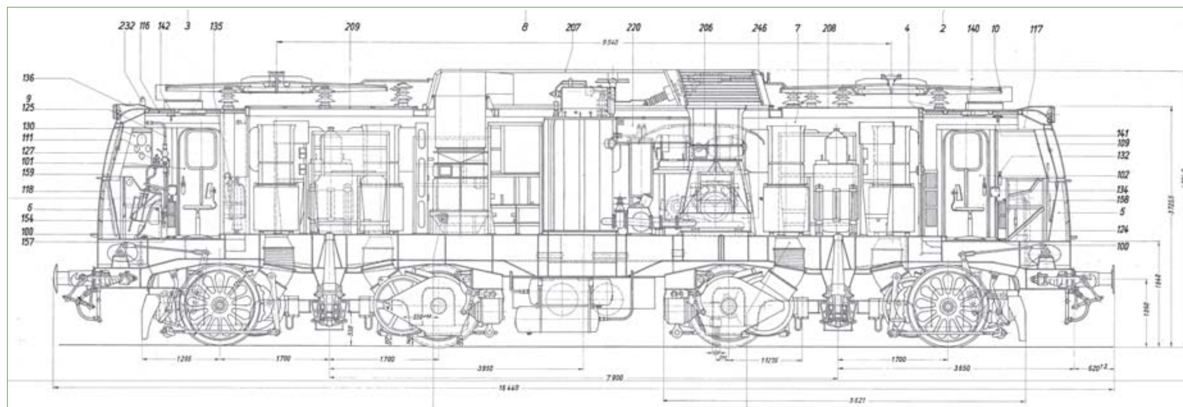


Frisch geliefert, präsentiert sich E 320.21 im AW München-Freimann dem Fotografen. Bemerkenswert ist die Brückenabstützung mittels zweier Gummifedern, die später auf Stahlfedern umgebaut wurde.

FOTO: KRAUSS-MAFFEI

Leistung bei deutlich niedrigerem Gewicht. Siemens verglich seinerzeit den damit erzielten Fortschritt mit der Erfindung des Elektromotors und erwartete ein weltweites Interesse an der E 320 21. Aus diesem Grund bestand SSW von Anfang an darauf, dass ihre Lokomotive nicht nur im Grenzgebiet, sondern im gesamten 50 Hz-Netz der SNCF einsatzfähig sein musste.

AEG und BBC selbst waren Anfang 1958 noch nicht so weit und versuchten, durch Vermittlung der DB an die SSW-Gleichrichter zu gelangen, was SSW zunächst ablehnte. Erst einige Zeit später gaben die beiden anderen Firmen bekannt, dass sie ihre Lokomotiven ebenfalls mit Siliziumgleichrichtern ausrüsten würden. AEG verwendete dabei eine Eigenentwicklung, wobei 144 Gleichrichter des Typs Si 41 k pro Fahrmotor nötig wurden, während BBC den auch in der E 320 21 verbauten Gleichrichter SSi 150F von Sie-



ZEICHNUNG: KRAUSS-MAFFEI

Äußerlich nicht verleugnen lässt sich die Verwandtschaft der E 320.21 mit den Einheits-E-Loks. Das SNCF-Lichtraumprofil und die höhere Spannung machte jedoch eine Neukonstruktion des Daches nötig.



Die Krauss-Maffei-/Siemens-Konstruktion 182 021 bespannt im März 1973 den D 256 (Frankfurt/M – Kaiserslautern – Saarbrücken – Paris) in Saarbrücken Hbf.

mens einsetzte, der pro Fahrmotor 48 Zellen benötigte.

Ebenfalls Anfang 1958 wurden dann, entgegen einer ursprünglich erklärten Absicht, alle drei Loks bei Krauss-Maffei bauen zu lassen, neben KM auch Henschel und Krupp mit der Lieferung des Mechanteiles für je eine der drei Lokomotiven beauftragt. Krupp sollte mit der AEG die E 320 01 liefern, Henschel zusammen mit BBC die E 320 11 und Krauss-Maffei mit Siemens die E 320 21.

Dabei sollte der Fahrzeugteil der Baureihe E 10 möglichst unverändert übernommen werden, weswegen die Loks in den Hauptabmessungen auch mit der E 10 übereinstimmten. Auf jeden Fall mussten bestimmte Baugruppen wie beispielsweise die Drehgestelle untereinander tauschbar sein, da die Lokomotiven als Prototypen für eine 15 bis 20 Stück umfassende Serie gedacht waren.

Die Berechnung des kinematischen Profils durch KM zeigte, dass die Forderung von Siemens nach einer freizügigen Einsatzfähigkeit im gesamten 50 Hz-Netz der SNCF erhebliche konstruktive Änderungen im Vergleich zu einer unveränderten Verwendung des Fahrzeugteiles der E 10 bedeutete. Die Lokomotiven mussten um 120 Millimeter niedriger ausfallen und der Kasten und die Dachaufbauten waren deutlich einzuziehen. Zur Lösung des Problems trug die Verwendung von kleineren Achslagergehäusen bei, nachdem Vorschläge wie die Verkleinerung des Raddurchmessers oder flachere Drehgestellrahmen von der DB abgelehnt worden waren. Aber auch dadurch stand nur eine nutzbare Maschinenraumhöhe von rund 1,8 Metern zur Verfügung. Um im Führerstand zumindest einen gewissen Komfort bieten zu können, wurde der Boden des Führerhauses um weitere 100 Millimeter abgesenkt, womit sich dort eine Höhe von 1,9 Metern ergab.

Herausforderung für die Konstrukteure: Maßhalten

Ein weiteres Problem war die Gewichtsbeschränkung: Obwohl der E-Teil aufgrund der 50 Hz-Transformatoren und der Gleichrichter gegenüber der E 10 schwerer ausfiel, sollten die Loks möglichst 80, aber keinesfalls mehr als 84 Tonnen wiegen. Möglich wurde dies durch den Einsatz von Leichtmetall und die Verwendung eines Tatzlagerantriebes.

Zusätzliche Ideen der DB erschwerten das Einhalten der Termine: So hätte die Fahrmotorkühlung dahingehend abgeändert werden sollen, dass die Kühlluft nicht mehr über den Maschinenraum angesaugt, sondern direkt von den Lüftungsgittern zum Motor geführt wurde, wie später bei den Baureihen 111 und 181.2 praktiziert. Zudem hätte der für die E 320 01 vorgesehene Transformator der AEG kurzfristig ebenfalls in die E 320 21 von Siemens eingebaut werden sollen. Beides wurde aus Platz- und Termingründen verworfen. Aber noch im September 1959, zwei Monate vor der geplanten Auslieferung, mussten die Firmen SSW und BBC die Lüfter für die Bremswiderstände und die Transformatorkühlung von eigenen Produkten auf Gleichstrommotoren der AEG umstellen.

Trotz aller Schwierigkeiten wurde als erste Lok E 320 21 fristgerecht am 8. Dezember 1959 der DB übergeben, gefolgt von E 320 11, die am 14. Juni 1960 das Werk in Kassel verließ. Als letzte wurde erst am 14. Oktober 1960 E 320 01 von Krupp und AEG ausgeliefert. Nach der Fertigstellung der Strecken Saarbrücken – Überherrn am 16. Januar 1960 und Saarbrücken – Forbach am 8. März 1960 stand somit für deren Betrieb nur E 320 21 zur Verfügung. Ein ursprünglich vorgesehener Einsatz auf der Höllentalbahn hatte sich aufgrund der Umstellung des dortigen Stromsystems auf 15 kV/16 2/3 Hz am 20. Mai 1960 erledigt, obwohl die Loks dafür ausgerüstet waren.



FOTOS (2): W. GOY

182 011 trifft am 17. September 1977 mit dem Personenzug 7918 im französischen Forbach ein.

Die Loks unterschieden sich vor allem im elektrischen Teil recht deutlich. Neben den bereits angesprochenen Silizium-Gleichrichtern betraf dies in erster Linie die Haupttransformatoren mit dem zugehörigen Schaltwerk und die Steuerung. Während E 320 01 mit einem Niederspannungsschaltwerk ausgerüstet wurde, kamen bei der E 320 11 und E 320 21 Hochspannungsschaltwerke zur Verwendung. Besonders interessant ist beim Niederspannungsschaltwerk der E 320 01 die Ausführung der Stufenschaltung, die durch den Einsatz eines Haupttransduktors nicht nur ein Schalten ohne Zugkraftunterbrechung erlaubte, sondern es wurden zusätzlich auch eine Zugkraftregelung und eine Auf-/Ab-Steuerung möglich. Stufenwähler und Lastschalter wurden dabei elektrohydraulisch betätigt, was in der Fachwelt seinerzeit auf großes Interesse stieß.

Im Mechanteil waren die Gemeinsamkeiten wesentlich größer. Hier wurden in erster Linie die Drehzapfenlager, die Abstützung des Brückenrahmens auf die Drehgestelle und die Radsatzfederung unterschiedlich ausgeführt. Dabei wurden großteils Gummifedern verbaut. Lediglich die Lokomotiven E 320 01 (im Drehzapfenlager) und E 320 11 (bei der Brückenabstützung) verfügten über Stahlfedern. Die Brückenabstützung wurde später bei allen Loks auf Flexicoilfedern umgebaut.

Nach ihrer Ablieferung wurden alle drei Maschinen zügig dem Betrieb übergeben. Am 2. Dezember 1960 fand im Bahnhof Saarbrücken eine vielbeachtete Vorführung der Mehrsystemloks der SNCF und



Mit einem Kohlezug nach Fürstenhausen am Haken passiert 182 001 am 12. März 1976 die saarländische Grube Ensdorf beziehungsweise den Schacht Duhamel.

DB in Anwesenheit der Direktoren beider Bahnverwaltungen statt. Die SNCF zeigten ihre BB 20004, BB 20101 und 20104, die DB präsentierte ihre E 320.

Im Betrieb traten dann erwartungsgemäß verschiedene Probleme auf. So fielen Fahrmotoren oder Getriebe aus, Dächer wurden undicht oder Stoßdämpferhalterungen rissen. Alle Beteiligten versuchten ihr Bestes, um die Lokomotiven in Betrieb zu halten. Daneben wurden bei den Lokomotiven laufend Verbesserungen oder Versuche mit neuen Bauteilen durchgeführt. So kamen beispielsweise bei der E 320 01 Anfang 1964 in einem Gleichrichter versuchsweise Thyristoren statt Siliziumdioden zur Verwendung, E 320 21 erhielt im Jahr 1965 neu entwickelte Glättungsdrosseln. Zudem wurde bei allen Loks der zur übermäßigen Funkenbildung neigende SAB 570 durch weiterentwickelte Motoren ersetzt.

Auch für Versuchsfahrten wurden die Lokomotiven immer wieder herangezogen. Bekannt sind dabei vor allem die Versuche mit der E 320 01, die im Frühjahr 1965 mit einem Umrichterwagen und einem ET 170 als Stromabnehmer auf der Hamburger S-Bahn fuhr, um in Vorbereitung der Baureihe E 410 den Einsatz unter 1200 V Gleichspannung zu erproben, oder die Testfahrten auf der Semmeringbahn.

Im März 1969 plante die DB eine grundlegende Betriebsertüchtigung aller drei Maschinen, die in erster Linie die elektrische Ausrüstung betraf. So sollten viele Teile mit denen der neueren Baureihen 181 und 184 vereinheitlicht werden. Die-


FOTO: RICHARD. OED

Nach ausführlicher Erprobung wurde die umgebaute 182 001 auch im Plandienst eingesetzt. Bekannt sind die Einsätze auf der Linie S 27 im Münchner Raum oder, wie hier auf der Aufnahme vom 12. November 1984 zu sehen, mit Nahverkehrszügen zwischen Freising und Plattling.

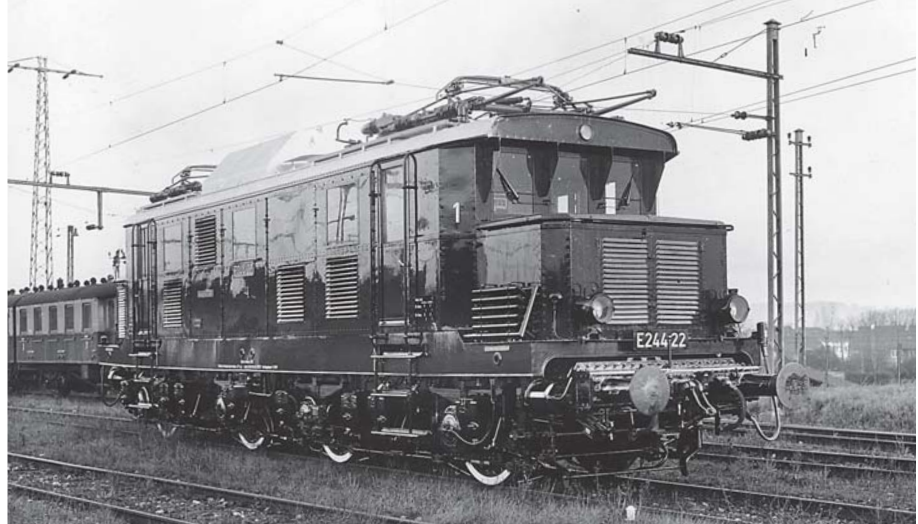


FOTO: AEG

Die Höllental-Lok E 244 22 war der Spender für die Tandemmotoren der E 344 01. Ihr Mechanteil wurde später in die 144 188 umgebaut.

ses Vorhaben wurde allerdings auf Eis gelegt und erst 1974 wieder aufgegriffen.

Mit dem Erscheinen der serienmäßigen 181.2 begann der Stern der nun als Baureihe 182 bezeichneten Loks zu sinken. 1977 wurde zunächst 182 001 ausgemustert, 1978 dann 182 011. Lediglich 182 021 hielt sich noch bis Ende August 1982 im Einsatzbestand.

Während 182 011 und 182 021 in der Schrottpresse landeten, wurde 182 001 von der AEG zurückgekauft und in einen Versuchsträger für die Drehstromantriebstechnik umgebaut. Zunächst wurde die weiterhin zweifrequenzfähige Lok, deren Führerstand 2 von Messeinrichtungen belegt war und die deshalb immer mit einem Steuerwagen gekuppelt war, im Raum Saarbrücken erprobt, bevor sie zeitweise zunächst im Münchner S-Bahn-Verkehr unterwegs war und im Jahr 1985 vor Nahverkehrszügen zwischen Freising und Plattling eingesetzt wurde. Heute steht die Lok nach ihrer Ausmusterung am 6. April 1989 im DB-Museum Koblenz-Lützel.

Die Geschichte der frühen Zweifrequenzloks wäre aber nicht vollständig, würde ein besonders interessanter Einzelgänger keine Erwähnung finden: E 344 01. Da Bedarf an weiteren Loks für den Verkehr nach Frankreich bestand, griff die DB eine Anregung der AEG auf, auf Basis der ausgemusterten E 244 aus dem Höllental eine zusätzliche Maschine aufzubauen. Dabei sollten die 50 Hz-Tandem-Fahrmotoren der erst 1950 mit dem Mechanteil der kriegsbeschädigten E 44 005 aufgebauten E 244 22 verwendet werden.

Der Lokkasten der E 244 22 stand allerdings nicht mehr zur Verfügung, da dieser

E 244 + E 41 = E 344

schon zum Umbau in die E 44 189 vorgesehen war. Nach eingehenden Untersuchungen wurde die 1936 gelieferte E 244 21 verwendet, die genug Platz für den Einbau der zusätzlichen Elektrik bot. Im Laufe der Umbauarbeiten wurde jedoch erkannt, dass das kleinere französische Lichtraumprofil aufwendige und nicht zu vertretende Umbauten am Kasten notwendig gemacht hätte. Daher wurde bei der Firma Krauss-Maffei die Konstruktion eines neuen Aufbaus unter Verwendung des Rahmens, der Drehgestelle und der Zug-Stoß-Vorrichtung der E 244 21 bestellt. Der Zusammenbau erfolgte im AW Freimann, und am 31. Oktober 1962 konnte die Lok in Dienst gestellt werden.

Im elektrischen Teil lehnte sich diese Maschine an die Baureihe E 41 an, von welcher Transformator, Schaltwerk und Schaltwerksantrieb modifiziert verwendet wurden. Lediglich die Steuerung wurde gleichartig zur E 320 01 aufgebaut.

Eine wesentliche Neuerung gegenüber der E 320 war der Einbau einer Wendezugsteuerung, die eine automatische Systemumschaltung für Fahrten mit dem Steuerwagen notwendig machte. Dafür wurde die bereits in der E 320 01 eingebaute Frequenz- und Spannungsüberwachung so abgeändert, dass sie als Befehlsgeber für die Umschaltung funktionierte. Diese Systemumschaltung wurde auch für die Lokomotiven der späteren Baureihen E 310 und E 410 übernommen.

Im Betrieb bewährte sich der Exot recht gut, zeitweise wurden von der E 344 01 über 30 Prozent der Zweifrequenzleistungen erbracht, wobei sie respektable 4000 bis 5000 Kilometer pro Monat erreichte. Im August 1968 wurde sie nach einem Unfall abgestellt.

Auch wenn die vier Lokomotiven immer wieder umgebaut und verbessert wurden, konnten sie nie wirklich zufriedenstellen. Allerdings: Die Lokomotiven waren von Anfang an als Versuchsträger gedacht und diese Aufgabe haben sie gut erfüllt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bildeten die Grundlage für die Entwicklung der Viersystemlokomotive E 410 und der daraus abgeleiteten E 310, die wiederum für die Serienloks der Baureihe 181.2 Pate stand. Mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben. □ *Richard Oed/al*



FOTO: CHRISTIAN TIETZE

E 344 01 hat im Februar 1963 zwei französische Schnellzugwagen von Metz nach Saarbrücken gebracht. Eine V 60 hat sich schon an den Zugschluss gesetzt.

Ihr MC-Fachgeschäft




www.mc-vedes.com by vedes

02763 Zittau
Theile & Wagner GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 0 35 83 / 50 09 70

42289 Wuppertal
Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 62 64 57

71032 Böblingen
Eisenbahn & Modellbau Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 0 70 31 / 22 56 77

81925 München
Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089 / 9 10 12 43

93133 Burglengenfeld
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71 / 70 12 11

21614 Buxtehude
Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54–56
Tel.: 0 41 61 / 28 60

48145 Münster
WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251 / 13 57 67

71638 Ludwigsburg
Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 0 71 41 / 92 56 11

83395 Freilassing
Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54 / 47 90 91

Europa

22043 Hamburg
Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040 / 6 53 22 44

53721 Siegburg
Spiel und Freizeit Wasser
Markt 6
Tel.: 0 22 41 / 6 66 53

72250 Freudenstadt
Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41 / 76 09

85221 Dachau
Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 0 81 31 / 8 29 87

AT-1010 Wien
Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1–3
Tel.: 00 43 / 15 12 33 69

24534 Neumünster
Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21 / 41 87 16

54290 Trier
Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28–29
Tel.: 0651 / 4 88 11

73033 Göppingen
Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61 / 7 25 77

86199 Augsburg
Augsburger Lokschuppen GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 57 10 30

AT-6020 Innsbruck
Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43 / 5 12 58 50 56

25348 Glückstadt
Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstr. 13
Tel.: 0 41 24 / 93 70 33

59909 Bestwig
Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132–133
Tel.: 0 29 04 / 12 92

73108 Gammelshausen
Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64 / 91 93 64

86368 Gersthofen
Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821 / 2 49 21-20 00

FL-9490 Vaduz
Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 42 / 32 32 79 94

28307 Bremen
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

60385 Frankfurt
Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069 / 45 98 32

73728 Esslingen
HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711 / 3 96 94 60

86633 Neuburg
Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90–92
Tel.: 0 84 31 / 86 43

NL-1171 DB Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31 / 2 06 59 94 94

28865 Lilienthal
Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98 / 9 16 50

61231 Bad Nauheim
Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 0 60 32 / 28 74

74613 Öhringen
Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41 / 9 49 50

86720 Nördlingen
Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81 / 42 28

NL-8261 HM Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 00 31 / 3 83 31 61 38

32760 Detmold
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

63450 Hanau
Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9–11
Tel.: 0 61 81 / 92 35 20

74821 Mosbach
Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 0 62 61 / 9 21 20

87616 Marktoberdorf
Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaufbeurener Str. 1
Tel.: 0 83 42 / 42 09 90

BE-3053 Oud-Heverlee
Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32 / 16 40 70 42

33332 Gütersloh
Modellbahnladen Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41 / 2 63 30

63920 Großheubach
Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71 / 6 50 80 13

76275 Ettlingen
Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43 / 1 67 06

90587 Siegelsdorf
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911 / 75 31 75

34466 Wolfhagen
Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 0 56 92 / 23 61

67146 Deidesheim
moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 0 63 26 / 7 01 31 71

78247 Hilzingen
Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31 / 9 89 90

91522 Ansbach
Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981 / 96 96 90

Seit mehr als 16 Jahren steht der Arnstädter Dreischläger 44 1093 still. Der MEB sprach anlässlich „90 Jahren BR 44“ mit dem früheren Stammlokführer Karl-Heinz Siebert aus Sangerhausen über alte Zeiten und die Zukunft der bekannten Museumslok.

Sangerhäuser Originale

Wann immer eine 44 bei einer Plandampfveranstaltung antrat, war sie beinahe schon ein Garant für eine größere Teilnehmerzahl. Zu großer Bekanntheit brachte es vor allem 44 1093: durch deutschlandweite Fahrten im DB-Nostalgieprogramm, durch einige Riogrande-Eisenbahn- sowie durch Kinofilme und letztlich auch durch ihren aufsehenerregenden Rückbau auf Ölfeuerung im Jahr 1996.

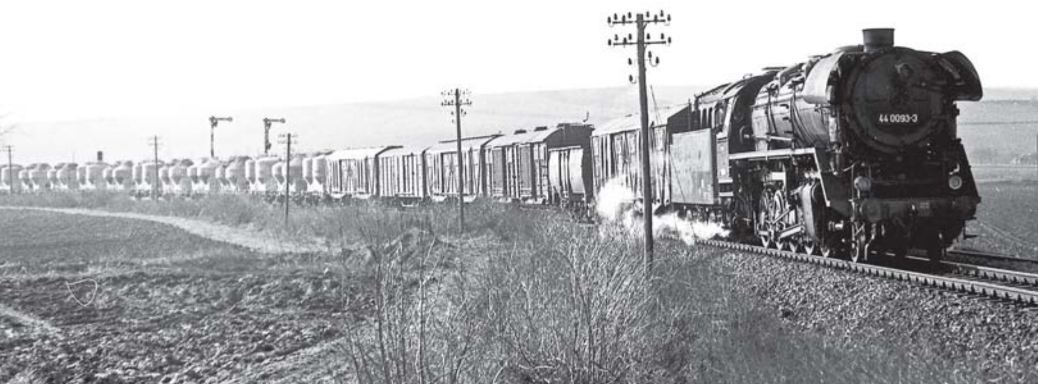


FOTO: HENNING GOTHE

1982 wurden im Bw Sangerhausen die letzten Ölreserven verfeuert. Am 13. März hatte 44 0093 bei Reinsdorf einen langen Güterzug nach Erfurt am Haken.



Zwischen Arnstadt und Meiningen war 44 1093 in den 90er-Jahren besonders häufig im Einsatz, etwa am Morgen des 6. Mai 1993 mit dem Lg 77461 bei Siegelbach.



FOTO: HENNING GOTHE

Am 12. Juni 1982 war die soeben zur Traditionslok mit Kohlefeuerung umgebaute Maschine mit gänzlich neuer EDV-Nummer Teil einer Ausstellung im Bahnhof Meiningen.

In Wien-Floridsdorf 1942 gebaut, war sie bei Kriegsende in Mecklenburg verblieben und von 1947 bis 1954 in Erfurt, Sangerhausen sowie Güsten beheimatet. Es folgten ein zehn Jahre dauerndes Intermezzo im sächsischen Zwickau und der Ölumbau im Januar 1965. Bei den Bw Halle G (bis 1973) und Nordhausen (bis 1980) war 44 1093 fortan bedeutenden Güterleistungen wie schwersten Treibstoff- und Erztransporten vorgespannt. Erst mitten in der Ölkrise, am 1. Juli 1981, gelangte 44 0093-3, so ihre Bezeichnung seit 1970 aufgrund der Ölfeuerung, nach Sangerhausen. Im März und April 1982 war sie gemeinsam mit 44 0687 und 0989 am Verfeuern der letzten Ölvorräte beteiligt, bevor sie am 18. April unter Dampf nach Meiningen fuhr, um dort schließlich als DR-Traditionslok aufgearbeitet zu werden.

Am 11. Juni 1982 war die Hauptuntersuchung abgeschlossen. Mit Kohlefeuerung und der EDV-Nummer 44 1093-2 kam sie zunächst zum Bw Erfurt, im Oktober 1983 schließlich wieder nach Sangerhausen. Karl-Heinz Siebert gehörte dort zu den Lokführern und Heizern, die sich nun hingebungsvoll um die Maschine kümmerten. „Wir waren acht Mann. Nicht jeder wäre dafür geeignet gewesen, du musstest ja auch gut mit den Leuten umgehen können. Sie kamen an die Lok, wollten auch mal auf den Führerstand, machten hunderte Fotos von dir oder fragten, wieviele Nieten der Kessel hat. Das war eine Umstellung! Unser Gruppenleiter und Fahrmeister hat darauf geachtet, dass alles richtig lief", erinnert sich der heute 76-Jährige. Mit dem Vorhaben, nun plötzlich wieder eine Dampflokomotive unterhalten zu wollen, fand die kleine Truppe damals nicht immer Gehör, erzählt Siebert: „Unsere 1093 war die einzige noch im Bw verbliebene Dampflok, umringt von Diesellokomotiven. Es kam auch mal vor, dass sie von alten Hasen angepinkelt oder angespuckt wurde. Das hat mir wehgetan. Aber ich konnte es verstehen. Ich habe ja selber lange den Dreck in die

Nicht jeder begrüßte die Traditionslok 44 1093



Gehört einfach zur 44 1093: Stammlokführer Karl-Heinz Siebert im Jahr 1995.



FOTOS (3): OLAF HAENSCH

Saalfeld, klassisch: 44 1093 ist am Morgen des 16. Februar 1995 als Schlusslok des N 7403 aus Arnstadt gekommen und wird in Kürze einen Güterzug nach Unterwellenborn befördern.

Abschiedsvorstellung: Mit einem herrlichen Ucs-Ganzzug war 44 0093 am 5. Mai 2000 zwischen Saalfeld und Gera unterwegs.

Feuerkiste schippen müssen. Die waren froh, dass sie die Karren los waren." Auch die Werkstatt sah sie meist nicht gern: „Wir waren eben immer etwas im Weg. Die Schlosser kümmerten sich ja nun alle um den Bestand an 106, 110, 118 und vor allem 132. Aber drei Diesellok-Schlosser bemühten sich nebenbei noch um unsere 1093. Unter ihnen war auch ein Kesselschmied. Wir haben damals so ziemlich alles selber gemacht." Die Pflege zwischen den Fahrterminen fand in der Freizeit statt, aber die Vor- und Nachbereitung sowie die Durchführung von Sonderfahrten zählten als normaler Dienst. „Ich hatte manchmal schon so viele Überstunden, dass ich die gar nicht mehr hätte abfeiern können. Mein Vorgesetzter in Halle hat mir dann sogar Ruhetage verordnet", lacht Siebert.

1996 bis 2000: Letzte Jahre mit Öltender

1995 waren seit der letzten Hauptuntersuchung (HU) wieder vier Jahre vergangen, die 1093 musste, nun unter DB AG-Regie, wieder ins Aw Meiningen. Für viele überraschend, wurde sie im Folgejahr dort wieder mit einer DR-Ölfeuerung ausgerüstet. Für den Umbau hatten sich vor allem Paul Recknagel und Otto Hanusch aus Erfurt eingesetzt, so Siebert. „Die Lok war dann auch im Sommer freizügig einsetzbar. Mit der Rostlok hatte ich zwischen Gräfenroda und Oberhof mal den



Am 16. Februar 1995 war 44 1093 noch kohlegefeuert und pendelte mit Güterzügen zwischen Saalfeld und Unterwellenborn.

ganzen Berg angebrannt. Das machte ordentlich Schlagzeilen. Der Feuerwehreinsatz kam die Rbd teuer zu stehen. Ich musste dazu Stellung nehmen und aus Berlin kamen extra ein paar Ingenieure nach Sangerhausen, um nach der Ursache zu fahnden, beispielsweise, ob die Rauchkammer richtig genässt worden war."

Nicht nur die enormen Kosten des Ölumbaus waren zunächst eine Hürde. Auch die Pflegemannschaft der 44 0093 stand wieder einmal vor einer Herausforderung: „Die Zeit der Ölloks war ja schon 15 Jahre Geschichte. Wo das Öl lagern? Wir brauchten Ölwagen mit Heizung, ausgediente Kesselwagen. Wir benötigten Pumpen. Das Öl musste eigens per Lkw geliefert werden. Ich dachte mir schon, dass der Geschäftsbereich Fernverkehr das nicht sehr lange mitmachen würde", befürchtete damals der weithin bekannte Sangerhäuser Lokführer.

Als die Nostalgiemaschinen innerhalb der DB AG neu zugeteilt wurden, gehörte 44 0093 zum Geschäftsbereich Fernverkehr. „Wir sind ab 1997 viel rumgekommen: Von München aus ging es nach Garmisch und sogar Innsbruck, anschließend fuhren wir vier Wochen lang von Saarbrücken aus. In Köln und Gerolstein waren wir auch." Für das DB-Nostalgieprogramm musste das Personal von 1997 bis 1999 verstärkt werden. „Es gab zum Glück noch alte Fahrensmänner, die stark an Dampf interessiert waren. Sie kamen alle aus Thüringen und Sachsen-Anhalt, viele aus Sangerhausen. Wolfgang Held und ich waren am längsten dabei, von 1983 bis zum Ende", fasst Karl-Heinz Siebert zusammen.

Uwe Knoblauch organisierte vom 5. bis zum 7. Mai 2000 eine Abschiedsveranstaltung mit 01 1531 und 44 0093, die gleichzeitig Fristablauf hatten. Während der Fahrten der 44 mit einem stattlichen Ganzzug löste sich ein Teil in der Rauchkammer, welche daraufhin undicht wurde. Der Unterdruck genügte nicht mehr für eine saubere Verbrennung. Die Lokomotive fuhr den ganzen 7. Mai über mit einer extremen Rauchentwicklung und machte schlecht Dampf. Als sie zum letzten Mal einen Zug von Meiningen nach Arnstadt zog, erreichte 44 0093 Oberhof mit nur noch sieben bis acht Bar im Kessel.

„Zum Schluss, als klar war, dass sie abgestellt werden würde, wurde nicht mehr so viel daran gemacht. Außerdem hatte die Feuerbüchse zuletzt Ausbeulungen. Sie hätte eine HU gebraucht", erzählt Lokführer Siebert. Die DB AG unter Mehdorn hatte daran kein Interesse, doch war ein weiterer Einsatz 2001 in einem Kooperationsvertrag mit der Dampf-Plus GmbH vorgesehen. Seitdem sich dieser 2003 zerschlug, ist mit einer Reaktivierung der 44 1093, die im Eisenbahnmuseum Arnstadt untergebracht ist, nicht mehr zu rechnen. Das weiß auch Karl-Heinz Siebert: „Die 44 passt nicht mehr richtig ins Geschehen. Sie ist sehr schwer, fährt nur 80 km/h, rückwärts nur 50. Die gesündeste Geschwindigkeit für die 44 ist unter 60. Am schönsten läuft sie bei 50 – wie eine Nähmaschine. Zum Glück gibt es noch zwei betriebsfähige 44, die Stassfurter 1486 und die 546 in Nördlingen. Ich freue mich immer, wenn sie mal fahren." □

Olaf Haensch



Mit dem Güterzug 80173 und letzter Kraft erreichte 44 0093 am 7. Mai 2000 nachmittags noch einmal Oberhof – ein wehmütiger Augenblick.

17 Jahre am Regler von 44 1093: Karl-Heinz Siebert

1939 geboren und aufgewachsen in Sangerhausen, kam Siebert 1961 bereits als gelernter Schlosser zur Deutschen Reichsbahn. Nach einem Jahr im Schuppendienst und einigen Heizerjahren auf Rost- und Öllokomotiven absolvierte er 1970 in Güstrow die Lokfahrschule. Neben Dampfloks fuhr er auf fast allen Diesel- und elektrischen Baureihen der DR. 2002 ging Karl-Heinz Siebert in den wohlverdienten Ruhestand.



FOTOS: OLAF HAENSCH



Am 26. September 1976 veranstaltete ein junger Verein namens Ulmer Eisenbahnfreunde mit seiner Neuerwerbung 01 1066 eine unvergessliche Sonderfahrt zur Schiefen Ebene.

Eine Fahrt für die Geschichtsbücher

„Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab", so warb die Deutsche Bundesbahn ab 1968 mit einem großen Plakat, welches zwei Elektrolokomotiven der Baureihe E 10 im Gleisvorfeld eines Großstadtbahnhofs zeigte. Eine schnelle, saubere, freundliche Bahn sollte die alte, schmutzige, langsame und rauchige Bahn ablösen. Allen voran die modernen IC-Züge mit den stilprägenden Loks der Baureihe 103, auf einem anderen Reklameplakat als die sparsamen Saubermänner der DB bezeichnet. Damit wollte die DB ihren erfolgreichen Sprung von der Vergangenheit in die Moderne darstellen.

Doch die Ausmusterung der Dampfrösser allein war den Bahnoberen nicht genug: Dampf schadete dem Image der „Neuen Bahn" der 1970er-Jahre, er sollte künftig nie mehr über dem Schienenstrang aufsteigen. Dieser Gedanke gipfelte schließlich in der Verordnung des Ministerialdirigenten Horst Binnewies der HVB Frankfurt, dass Dampflokomotiven im Sonderzugverkehr nur noch in Direktionsbezirken eingesetzt werden dürfen, wo noch ein planmäßiger Verkehr mit den schmutzigen Ungetümen stattfand. Begründet wurde dies mit der Unterhaltungseinstellung der für den Dampflokbetrieb (vermeintlich) notwendigen Infrastruktur, wie Wasserkräne oder Drehscheiben, und vor allem mit dem Zuwachsen der Brand-



Über tausend Fahrgäste im Zug und noch einmal so viele Eisenbahnfotografen an der Schiefen Ebene: Der 26. September 1976 ging in die Bahngeschichte ein.

FOTO: BURKHARD WOLLNY



FOTO: HELMUT DAHLHAUS

Die Strecke von Stuttgart nach Nürnberg ist topografisch anspruchsvoll. Ein wenig zu viel für 01 1066 allein mit 14 Wagen: Von Backnang bis Ansbach half daher 215 083 als Vorspannlok mit.

schutzstreifen. Als am 27. Oktober 1977 die letzten Dampfloks der DB abgestellt wurden, kam diese Verfügung praktisch einem Dampflokverbot gleich. Unter diesem Namen wurde die umstrittene Verordnung schnell bei allen Eisenbahnfreunden bekannt und ging somit in die Geschichte der Deutschen Eisenbahnen ein.

Zu diesem Zeitpunkt war es bereits ein Jahr her, dass die letzten Dampfloks im südwestdeutschen Raum aufs Abstellgleis gewandert waren. Während das Bw Ulm und die BD Stuttgart bereits im Mai 1976 zum Halali auf die letzten Dampfloks geblasen hatten, lag der endgültige Termin für das Dampf-Aus in der BD Stuttgart auf dem 30. September 1976. Erst an jenem Tag sollte auch das Bw Crailsheim, letztes Dampf-Betriebswerk in Baden-Württemberg, die letzten Maschinen der Baureihen 23 und 50 abstellen. Bis zu diesem Datum kamen Loks des Bw Crailsheim jedoch noch in die BD Nürnberg, die ihren Dampfbetrieb schon Ende 1975 aufgegeben hatte. Somit ergab sich eine letzte Chance für den noch jungen Verein Ulmer Eisenbahnfreunde,

Eine Schnellzugmaschine und 14 Wagen

einen Sonderzug von Stuttgart zur Schiefen Ebene zu organisieren. Am 26. September 1976 rief also die schmutzige, rauchige, alte Bahn letztmalig nach ihren Gästen: 01 1066, 13 Silberlinge samt Speisewagen, 1250 Fahrgäste – mehr ging nicht. Hunderte mussten zurückgewiesen werden, Tausende nahmen am Rande der Strecke gebührend Abschied von der Dampftraktion.

Karl Preis, Lokführer des Bw Stuttgart-Rosenstein, drückte den Sonderzug mit seiner blauen E 10 auf die Ferngleise des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Erschrockene und enttäuschte Gesichter. Lächelnd klärte er die Fahrgäste auf: Die Einfahrt einer Dampflok in den Hauptbahnhof hätten die Stuttgarter bereits nicht mehr zugelassen. In Backnang käme 01 1066 schließlich vor den Zug, zumal sie aus dem Stuttgarter Kessel heraus mit 14 Wagen ohnehin Schubunterstützung benötigt hätte.

Nach knapp 30 Kilometern war es dann soweit, Karl Preis übergab den Zug an die 01 1066. Bis Ansbach leistete noch eine Diesellok Vorspanndienste, um 10.28 Uhr war Nürnberg erreicht. Doch mit der planmäßigen Abfahrt um 10.30 Uhr wurde es nichts, denn der Nürnberger Hauptbahn-



FOTO: GÜNTER HOPPE

In Neuenmarkt-Wirsberg wurde der UEF-Sonderzug von einer Heerschar an Eisenbahnfreunden empfangen, die mit Kameras bewaffnet jeden erdenklichen Fotostandpunkt einnahmen.

hof war mit Menschenmassen überfüllt, welche kein Auge für die moderne Bahn hatten. Eindrucksvoll stimmten die Leute mit ihrer Anwesenheit für die Dampflok und stellten sie ein letztes Mal in den Mittelpunkt des Geschehens.

Über die Folgen dieser Verspätung wird heute, 40 Jahre später, immer noch geredet: Dampflok gleich Verspätung, klar. Der Zug machte in Neuenmarkt-Wirsberg Kopf und 01 1066 blieb rückwärts am Zug. Die als Schublok bereitgestellte 41 018 wurde daher neue Zuglok. Fahrplanmäßig verließ der Zug Neuenmarkt-Wirsberg, und es kam wie es kommen musste: Die Gleise der Schiefen Ebene waren durch übergerissenes Wasser der 41 018 triefnass, welches sich wie eine Dauerbrause auf uns Verweigerer der Moderne ergoss und Hunderte von Köpfen schwarz sprenkelte. Hilflos hörten wir die rückwärts schiebende 01 1066 immer wieder schleudern, sahen ihre großen Treibräder auf den nassen Schienen durchdrehen, sobald auch nur der Versuch gestartet wurde, den Regler zu öffnen. Da die Schnellzuglok für gewöhnlich nur Schornstein voraus unterwegs ist, hat sie hinter den Rädern keine Sandfallrohre, was jetzt das Sanden erschwert. Der minutenlang donnernde Auspuffschlag der 41 018 wurde immer verschwommener. Das harte Knallen fehlte. Immer wieder zischten die Zylinderventile, um das viele Niederschlagswasser loszuwerden.

Plötzlich erholte sich der Schlag, wurde wieder härter und knallender. Ging es nun aufwärts? Nein, im Gegenteil, es wurde immer langsamer, wieder zischten die Zylinderventile. 01 1066 hatte ihre Schleuderversuche mittlerweile eingestellt. Plötzlich schleuderte auch die 41 018 und jagte ihr Donnergrollen in die hohen Tannen des Fichtelgebirges, der Regler wurde geschlossen, die Maschine verstummte. Doch sie versuchten es nochmals. Langsam schleppte 41 018 den Zug bergwärts, aber sie erholte sich nicht mehr, verweigerte den Dienst und blieb wie erstickt liegen. Auf zig Tonträgern ist dies verewigt worden und noch heute zu hören.

Die erneute Bergfahrt in richtiger Bespannung (01 1066 vorn, 41 018 als Schublok hinten) ging dann ohne jegliche Probleme vonstatten. Zweimal blies 01 1066 sogar mitten auf der Steilrampe ab. Ob der UEF-Heizer Herbert Dorfschmid hier nicht aus Prestigegründen und zur Rettung seiner angeknacksten Ehre etwas nachgeholfen hatte? Darauf angesprochen, zeigte er nur sein verschmitztes Grinsen.

Backnang am Abend des 26. Septembers 1976: Pünktlich hat 01 1066 ihren Zug

Ein wahrer Dampf-Kampf die Schiefe Ebene hinauf

wieder an die blaue E 10 übergeben. Langsam rollt die schwere Maschine auf der gegenüberliegenden Bahnsteigseite vorbei. Man spürt die Gewalt ihrer majestätischen Bewegungen. Unheimlich ergriffen stehen wir da, keiner spricht, ab und zu flammt noch ein Blitzlicht auf, erleuchtet kurz das auf der Rauchkammer thronende Schild. Dann der langgezogene Abschiedspfiff, zum letzten Mal die Abfahrt einer Groß-Dampflokomotive, langsam verschwindet das Dreilichtspitzensignal im Dunkel der Nacht. Ob das allen Fahrgästen so bewusst ist? Dampf war hier in der Vergangenheit selbstverständlich. Nach diesem Tag werden wir „dampffrei" sein.

Doch die Dampfrösser und ihre Freunde können sich mit dem Dampflokverbot nicht abfinden. Nach den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF) gründen sich noch zahlreiche weitere Vereine, die sich der Erhaltung dieser einzigartigen Symbole des Eisenbahnwesens verpflichtet fühlen. Und auch die DB beginnt im Laufe der Jahre mehr und mehr, ihre eigene Geschichte als identitätsstiftend wahrzunehmen: Zum großen Eisenbahnjubiläum 1985 dampft es wieder über den bundesdeutschen Gleisen. Was wäre ein solches Jubiläum ohne ein einziges fauchendes Ungetüm auch wert? Das Interesse der Öffentlichkeit an den Dampfzugfahrten ist seitdem wieder gewaltig und es gibt den Befürwortern der Dampflok-Nostalgie letzten Endes auch recht.

Ulm Hauptbahnhof am 1. Mai 2016: Ein Dreilichtspitzensignal schiebt sich in den Bahnhof, die Bahnsteigkante entlang. Ein dampfgeführter Sonderzug läuft in den Bahnhof ein. Sein Ziel ist Lindau am Bodensee. Auf der Rauchkammertüre steht die Loknummer 01 1066. Wenn einem das am 26. September 1976 einer gesagt hätte, dass wir in 40 Jahren immer noch fahren, er wäre für verrückt erklärt worden. □

Wolfgang Reber/ba



FOTO: MICHAEL MENZENDORFF

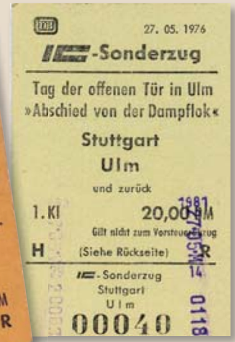
Nichts geht mehr: Trotz enormer Kraftentfaltung der 41 018 an der Zugspitze bleibt die Fuhre beim Erklimmen der Schiefen Ebene liegen.

Vor 40 Jahren – Dampf-Aus im Ländle



FOTO: STEFAN MOTZ





Dicht umlagert rangiert 050 953 am 27. Mai 1976 einen Abschiedszug in Ulm Hauptbahnhof. Damals war es bei der Bundesbahn noch üblich, passend zum Ereignis gestaltete Edmondsonsche Papp-Fahrkarten herauszugeben. Solche gibt es heute nur noch bei Museumsbahnen.

Im September 1975 wurde der reguläre Dampfbetrieb vor Personenzügen in Baden-Württemberg eingestellt. Dies traf vor allem die letzten DB-Neubauloks der Baureihe 23 des Bw Crailsheim. Ab diesem Zeitpunkt standen in Crailsheim und Ulm noch einige Loks der Baureihe 50 unter Dampf, die nur noch bei Bedarf zum Einsatz kamen. Am 27. Mai 1976 wurde in Ulm der offizielle Dampf-Abschied bei der BD Stuttgart gefeiert. Doch erst der Sondereinsatz der 044 943 vom Bw Gelsenkirchen-Bismarck in Crailsheim am 31. Dezember 1976 markierte das endgültige Aus vor dem Dampfverbot.



Begleithefte zu den Dampfabschiedstouren durften auch nicht fehlen. Bundesbahn-Service anno 1976.

FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY



Die Baureihe 23 gab bereits im Herbst 1975 ihre letzte Vorstellung auf ihren Stammstrecken. Hier 023 058 am 27. September desselben Jahres in Lauda.



Zweiachsige O-Wagen voller Zuckerrüben als letzte Fracht. Der Dampfbetrieb im Südwesten ging 1976 dem Ende entgegen.

MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Verkaufe eine kpl. Modelleisenb. in Spurweite H0, Ep. II und rollendes Material. Zubehör von Kupplungen, Relais, Weichen. Maße 5 m, 62 cm x 3 m, 30 cm x 1 m x 71 cm. Segmente in den Maßen 45 cm x 4 m, 40 cm x 2 m x 35 cm. Zeitschriften von Lok-Magazin, Eisenbahn-Magazin, Eisenbahn-Journal. Preis nach Vereinbarung, von Privat an Privat. Tel.: 04721/396305 (nach 14 Uhr bis 18 Uhr).

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe orig. Signalflügel, viele weitere Bahnutensilien, Infos: Tel.: 0173/9098429, Mail: helmut.heiderich@googlemail.com.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.lok-doc-wevering.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Einmaliges N-Bahnprojekt – verkaufe umständehalber im Bau befindliche N-Bahnanlage, bestehend aus sieben Teilen, komplizierte Streckenführung, 2-gleisig, über Eck, ca. 3,4 x 3,5 Meter groß, Tiefe ca. 1,5–2,0 m. Höhenunterschied ca. 40 cm (Gleise). Weil ich beruflich in den kommenden Jahren die Zeit nicht mehr habe, trenne ich mich von dem Projekt. Tolle Chance für kreative Gestalter. Anlage sollte bei Kauf abgeholt werden. Bilder übersende ich gerne. Bei Bedarf nachfragen, oder Mitteilung an 0177/6542268 (Langebrück).

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Verkaufe wegen Hobbyaufg. Spur-H0-Märklin-Anl. sowie Spur TT + Spur N Artikel, zuviel um aufzuzählen. Erbitte Anruf 0160/6648986.

Feldbahn-Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

www.spur-0.de

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

Gelegenheit: Spur 0 E 194-119-4 Fulgurex-Kodama (jap.) Vitrinenmodell mit Originalbox Bj. 1985 Seriennr. 87/Bw Ingolst. Angebotspreis € 3500,– inkl. Vitrine. Tel.: 09172/407 oder 0171/2107126.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-keppler.de

Vollständige, digitalisierte H0 Märklin-M-Anlage ca. Epoche III, Voralpenlandschaft mit zweigleisiger Hauptstrecke, Nebenbahnen, Betriebswerk & Industriegebiete, Abrollberg, Kieswerk. Hauptbahnhof Baden-Baden viergleisig. Mehrzugbetrieb durch autom. Blockschaltungen. >30 Weichen. Dorf Zindelstein & Hintertupfingen Haltepunkt. Steuerung auf Rollwagen. Entwickl. über 40 Jahre in zweiter Generation. U-Form. Man sitzt mitten im Geschehen. Komplett mit sehr viel rollendem Material 01, 05, 88, V 200. Alle OVP dabei, u.v.m., 8 qm. Alles VB. 0172/6769111 oder g.mzl@t-online.de.

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.modellbahn-pietsch.com

Biete: Fleischmann El-Lok 4372 BR 1200 der NS, gelb-grau € 45,– plus Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.modelltechnik-ziegler.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.spiel-hobby-Hank.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.hriem.de

www.jbmodellbahnservice.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Sammlungsauflösung H0, teils unbespielt und neu, digitalisiert. Bitte Liste anfordern. E-Mail: amb-modell@t-online.de.

www.modelleisenbahn.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.carocar.com

Märklin H0: Personenwagen 4132 Byg 515 2. Klasse vierachsig; 4313 Donnerbüchse zweiachsig; 4080 dreiachsiger Personenwagen mit Gepäckabteil € 80,–. Tel.: 02154/8959485.

www.zuz-modellbahn.com

www.mbs-dd.com

www.1000Loks.de

Verkaufe Eigenbaumodelle Spur H0 Gleichstrom, BR 171104, BR 171119, BR 18537, BR 3047, Schaukasten, € 500,–. Tel.: 03871/7279970.

www.moba-tech.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modelltom.com

www.d-i-e-t-z.de

Verkaufe Rivarossi: BR E 19 rot neu € 145. Roco: BR E 18014 DB neu OK € 145; Ellok SBB FSS 6-achsig OK € 145; Ellok BR 111188 neu OK € 125. Trix: BR 74912 DB neu OK € 155. Piko: BR 119069 DR neu OK € 110. Gützold: BR 86001 neu OK € 110; BR 64182 neu OK € 85; BR 118714 6-achsig neu OK € 125; BR 52006 Kastentender neu OK € 245; BR 562906 AEG neu OK € 145. Tel.: 0385/5559076.

www.dampfzug24.de

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0, neu, OVP: 37069 € 249,–; 37048 € 329,–; 37753 € 429,–; 37516 € 329,–; 37011 € 188,–; 37521 € 179,–; 37040 € 369,–; 37969 € 390,–; 37963 € 259,–; 37563 € 309,–; 37978 € 239,–; 3796 € 196,–; 37922 € 389,–; 37956 € 292,–; 37958 € 279,–; 37925 € 298,–; 37116 € 259,–; 37071 € 119,–; 37095 € 139,–; 37074 € 169,–; 37102 € 159,–; 37450 € 269,–; 39008 € 349,–; u. viele mehr. Tel.: 0170/4823030, Fax: 08191/9476315.

www.modellbahnritzer.de

www.puerner.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verk. Tillig TT: Eilzugw. ÖBB 1x 13824, 3x 13314, 2x 13324 zus. € 150,–; 1x BR 1020 € 60,–; 1x V 36 ÖBB € 40,–; 1x Desiro ÖBB € 130,–. Piko TT: 1x Rh2016 € 40,–. Alle Modelle wenig gel. oder Vitrinenmodelle. Tel.: 0174/9534403.

Spur TT zu verk.: Roco BR 38 € 190; BR 44 € 140; BR 80 € 70; BR 120 € 120. Piko V 15 € 80; BR 130 € 70; BR 182 € 70. Kres LVT 171 + Bwg. € 140; VT 135 € 130. Brawa E 95 € 140. Tillig BR 86 € 90; BR 110 € 80; BR 118, 119, 243, 250 je € 120; V 36 € 80; VT 137 + Bwg. € 150; E 10 € 70; E 18 € 140; BR 280 € 120. Div. Personen-/Schnellzg./Doppelstockwg., Schürzenwg., Karwendelexpress, Recowg. + 23 Güterwg, rund 20 Pkw, Gleise + Weichen, Häuser. Alles gekauft im Zeitraum von 2011–2016, nur gesamt, für € 4.000. Tel.: 0371/40332819 oder 0172/8018038 oder banane737@gmx.com.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de



PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 11/2016: 05.09.2016

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Verkaufe Komponenten Lenz Digital plus, Zentrale, Verstärker, Stellwerk, Handregler (LH90, 3x LH100). Detaillierte Liste und Preisvorstellung bitte anfordern unter E-Mail: wolfma 100@gmx.de.

meinmodellhaus.de – Gestalte
Modellhaus-Wände und Fenster

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe Fleischmann FMZ-Zentrale mit Trafo, 8 Empfängerbausteine Fleischmann Nr. 6852, 9 Fleischmann-Relais Nr. 6955. Nähere Info und Preisvorstellung bitte anfordern unter E-Mail: wolfma100@gmx.de.

www.Alcedo-Modellbau.de
Anlagen / Gebäude / Hintergründe

www.modellbahnservice-dr.de

2x 1,20 qm, 2stöckige H0-Anlage, gebaut von der Firma Brilmeyer, Standort Hamburg, zu verkaufen. Interessenten bitte wenden an: petermluft@t-online.de.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Zu verschenken: 28 Jahrgänge „Model Railroader" (78–05). Dieses legendäre amerikanische Magazin ist nach wie vor eine unerschöpfliche Fundgrube. Nur Abholung. Tel.: 07472/21809.

ME/EM 1963–2015 komplett; MIBA 1961–1979 komplette Jahrg.; MIBA Report 1–21 komplett; MIBA Spezial 1–108 komplett; MIBA Anlagen-Revue 1–15 komplett; MIBA Anlagen-Praxis 1–5 + 7–11. MEB 1956–2015 komplett; MEB Spezial 1–13, 15, 16, 18, 20; MEB Modellbahn Schule 1–34, je Position nur komplett, kein Versand, alles VB, Raum Ostfriesland. Kontakt: marukar@web.de.

Sammler + Interessierte, Broschüren/Hefte zu verk.: „Preß-Kurier", Nr. 1–150 € 90,–; „Vereinsinfo" d. IV Zittauer Bahn, Nr. 1–50 € 25,–; „BEMO-Post", Nr. 1–49 € 125,–; + jew. Porto, b. kompl. Abn. o. Porto. Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

www.bahnundbuch.de

Isny-Bähnle – jetzt als gelungene DVD (da Buch vergriffen) Preis € 14,–. ew.eurich@gmx.de od. Tel.: 08378/514 (Singer).

www.modellbahn-keppler.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Alte Märklin-Magazine 1/69, 2/70, 71, 2/72, 1/73, 3/74, 4/75, 4/76, 1/77, 4/78, 3/79, 4/80, 4/81, 3/82, 3/83, 4/84, 5/85, 6/86, 6/87, 6/88, 6/89 € 20,–. Märklin-Magazin Jubiläumsheft € 5,–. Märklin-Magazin 1965 3 St. € 6,–. Tel.: 06172/301424.

www.vgbahn.de

me/em ab 1963 div. Einzelhefte und 39 kpl. Jahrgänge. Gesamt 460 Hefte. Liste per E-Mail eisenbahner2009@t-online.de anfordern! Versand von Einzelheften und einzelnen Jahrgängen, kpl. Sammlung, Abholung Raum Kassel.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

www.Lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1955

GESUCHE
Dies + Das

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und -reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ebenso biete ich Ihnen an, Ihre Eisenbahn-Fachliteratur zu übernehmen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, Tel.: 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche V 300, 130, 31, 32 der DR Piko Spur H0 oder sonst. mit Fabrikschilder. Alles über die Städteexpress der DR, Werbegeschenke der DR plus alle Dieselloks der DR. Auch andere Marken möglich. DVD, Fotos, Ansichtskarten, Bhf. DR Meck. Pomm., Sachsen, Thür. etc. Zuglaufschilder. Alles über die Schmalspurbahnen der DR. Faltblätter IC, D-Züge DR, DB ab Berlin. Andreas Mander, 30, Gruuswiesse, L-6555 Bollendorferbruecke.

Suche alles über Ex Züge Stade Express, Karler, Stoltera, Neptun, Istropolitan, Böhrde usw. Panenia Exp., Mitropa usw., Zuglaufschilder, Fotos, Kursbücher, Plaketten Berlin–Lichtbg.–Leningrad–Moskwa. Tel.: 00352621314742, adrieng1@pt.lu.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche: Märklin Schürzen-Speisewagen, 43243, Ep. 4, beige-ozeanblau, Vedes-Sondermodell von 2007. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche: Märklin Lufthansa-Airport-Express-Wagen, Typ: Avmz206, LüP 282 mm, aus Zugset 26671. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch große Sammlungen, ganze Anlagen oder Nachlässe. Abbau auch möglich! Zahle Höchstpreise. Seriöse Abwicklung, Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche von Rivarossi H0 BR 77 (pfälz. P5) Treibradsatz oder auch Lok zum Ausschlachten. H. Flemming, Tel.: 06196/24608.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche: Märklin S-Bahnwagen 4183, 4184, 4185. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Suche Modellbahnmaterial Spur TT: Loks, Waggons, Zubehör – gerne Sammlung/Anlage mit Modellgleis – aber auch einzelne Artikel oder Reste – alles anbieten! Raum 06886 Wittenberg + 200 km Umkreis. Tel.: 03491/875110.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche für Lima Lok MAK-DE 1024 240001-8 Zurüstteile, 4x Handläufe plus 4x Signalhörner. Tel.: 04851/85417 oder 0162/9610113.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche: Piko-Kataloge aus dem Zeitraum 1980 bis 1992. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

SONSTIGES

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.puerner.de

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

URLAUB
Reisen, Touristik

Schwarzwald Bauernhof Ferien, Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen** Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 29,–/36,– €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese. info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.Gureth.de, 77736 Zell a.H.

Harzquerbahn: Vermiete am Rd. von Nordhausen gemütl. FeWo, 60 m², Balkon, 2 Schlafzi., Küche, Bad, Wohnzi./Essecke, mit Blick auf Haltep. u. Streckent. der HSB. Preis € 35,– 2 Pers./Nacht, Aufbettg. € 10,–, Bettw. u. Handtücher inkl. 03631/902542.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

21.08.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Bückeburg - Schloßremisse. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.star-maerkte-team.de

28.08.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Soltau - Alte Reithalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

04.09.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Winsen/L. - Stadthalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com

10.09.: Modellbahnbörse, 10–16 h, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de, 2. Museums-Öffnungstag 2016.

10.09.: München, DB-Casino, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.modellbahnboerse-berlin.de
10.09.: 08056 Zwickau, Stadthalle Zwickau. 11.09.: 01069 Dresden, „Alte Mensa". 25.09.: 12679 Berlin „Freizeit-Forum" Marzahn. Jeweils von 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
seit 35 Jahren www.adler-maerkte.de

28.08. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
04.09. Aachen, Kurpark-Terrassen Dammstr. 40
11.09. Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof 9
18.09. 53177 Bonn Bad Godesberg, Stadthalle Koblenzer Str. 80

Marktzeiten 11-16 h

ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

10./11.09.: Große Eisenbahnbörse mit Modelltruck u. Modellbauausstellung in 97638 Mellrichstadt, Bahnhofstr. 17, Oskar-Herbig-Halle. Sa. 10–19 Uhr, So. 9–16 Uhr.

10./11.09.: 1. Ponholzer Modellbahntage mit Anlagen, Börse, Airbrush usw., von 10–17 Uhr, Geflügelhalle Ponholz, Amberger Str. 4, 93142 Maxhütte-Haidhof-Ponholz-Birkenzell. Tel.: 0941/46105405.

24./25.09.: Glauchau, Lokschau und Modellbahnmarkt von 9–17 Uhr im Bw, Scheermühlenstr. 5.

25.09.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de

Modellbahnbörse 10.09., 10–14 Uhr
Altenburg / Likörfabrik, Destille, Am Anger 1–2
Zufahrt über Gerner Straße
Eintritt 2,– €, Kinder frei
Für Speisen und Getränke ist gesorgt
Vollmer/Koch 0174/4110308

1. Modellbahn- und Modellautobörse in Ronneburg/Thür. am 25.09.2016

An-/Verkauf und Tausch alter, wie auch neuer Modelleisenbahnen und Modellautos aller Spurweiten

Noch freie Tische für Händler, wie auch Privatpersonen

Sehr günstige Tischmiete! Händleranfragen erwünscht

Kontakt: Tel.: 0152/55174829
Hauptstr. 12b • 07580 Ronneburg
OT Raitzhain

Lokal: "Hau den Lukas" direkt am ARAL AUTOHOF an der Autobahn A4

25.09.: 47. Modelleisenbahn- und Modellautobörse, von 10–16 Uhr in der Schulturnhalle des Leibnitz-Gymnasiums, Im Schmelzerwald 51a, 66386 St. Ingbert/Saar. Veranstalter: Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V. Info-Tel.: 06897/4254.

25.09.: Modellautobörse, 10–14 Uhr, im Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Eintritt frei. Info: Peter Oppel, Tel.: 0911/6002416, peter.oppel@mac-franken.de, www.mac-franken.de

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörsen:
von 10–15 Uhr
Kassel/Vellmar: So. 02.10., *Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese*
Fulda/Petersberg: So. 23.10., *Propsteihaus, Propsteistraße*
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

137. Berliner Spielzeugbörse
Loewe Saal
In den Ludwig Loewe-Höfen
Wiebestr. 42 • 10553 Berlin-Moabit
So. 04.09.16, 10–14 Uhr
Eintritt 4,– €, Kinder bis 14 Jahre frei
ab 12.30 Uhr halber Eintritt
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling 030/7842346
Mobil: (0173) 3882000

02.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer 06246/9069847.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

08.10.: Chemnitz, Modellbahnmarkt von 10–14 Uhr, Bahnhofstr. (Moritzhof) in der Sparkasse. Info: 0173/4300500.

16.10.: Modellbahn- u. Modellautobörse von 10–16 Uhr, in der Stadthalle, 64579 Gernsheim, Gg.-Schäfer-Platz. Info: 06158/7476510, www.mec-gernsheim.de

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT
Leuna, 03./04.09.2016
TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt-Präsentation
im Kulturhaus der Leunawerke
Samstag 10.00 bis 18.00 Uhr,
Sonntag 9.00 bis 16.30 Uhr
AKTT e.V.
Info: Tel. 03462/21 04 82 • www.aktt.de

Termine
Modellbahnveranstaltungen 11-15 U
14.08. Herne, Akademie Mont-Cenis
21.08. Herford, Alter Güterbahnhof
28.08. Osnabrück, Halle Gartlage
04.09. Recklinghausen, Vestlandhalle
11.09. Castrop-Rauxel, Europahalle

17./18.09. MODELLBAHNTAGE
Mülheim/Ruhr, Alte Dreherei
Am Schloss Broich 50
GROSSER MARKT & MEHRERE MODELLBAHN-SCHAUANLAGEN
Öffnungszeiten: 11-17 Uhr

Weitere **Termine** unter www.bv-messen.de

OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773, Fax: 02553-98775

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 11. September, SEAS Bürgerzentrum Bruchsal
Samstag, 8. Oktober, Kongresshalle Böblingen
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

14. Aug.	**46 Oberhausen,**	Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
21. Aug.	**44 Bochum-Wattensch.,**	Gänsereiterh., Wattensch. Hellweg
28. Aug.	**58 Schwerte,**	Rohrmeisterei, Ruhrstr.
28. Aug.	**30 Hannover,**	Großmarkt, Am Tönniesberg
4. Sept.	**47 Duisburg,**	Rheinhausenhalle, Beethovenstr.
4. Sept.	**33 Kaunitz/Verl,**	Ostwestfalenhalle *10–16 Uhr
11. Sept.	**45 Hattingen,**	Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.
18. Sept.	**47 Rheinberg,**	Messe Niederrhein, An der Rheinberger Heide
25. Sept.	**47 Duisburg,**	Rheinhausenhalle, Beethovenstr.
2. Okt.	**30 Hannover,**	Großmarkt, Am Tönniesberg
2. Okt.	**46 Wesel,**	Niederrhein-Halle, An de Tent
3. Okt.	**58 Schwerte,**	Rohrmeisterei, Ruhrstr.
3. Okt.	**21 Hamburg-Wilhelmsb.**	Bürgerhaus, Mengestr.

Alle Märkte 11–16 Uhr außer *

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980, 0172/9544662

BASTELTIPP

Bewegliche Laternen an Roco- und Tillig-Weichen

H0-Weichenlaternen, an die eigenen Bedürfnisse angepasst

Für meine Anlage hatte ich mir das Ziel gesetzt, dass alle Roco-Line- und Tillig-Weichen im sichtbaren Bereich bewegliche und beleuchtete Laternen erhalten sollten. Als Antriebe verwendete ich die vorhandenen Fulgurex-Motorantriebe weiter. Mit Gummi-Lagen zwischen Weichen und Anlage sowie einer auf zehn Volt reduzierten Betriebsspannung kann man sie zudem akustisch sehr gut zähmen.

Nun standen Tests mit beweglichen Laternen verschiedener Hersteller an. Die Testkriterien waren: etwaige Schwierigkeiten beim Einbau (denn nicht jede Weiche ist optimal zugänglich und ausgeleuchtet), die Leichtgängigkeit, Maßstäblichkeit, Zuverlässigkeit, Stabilität, Verfügbarkeit, der Umfang der Eigenleistung beim Bau, die Adaptierbarkeit an die von mir verwendeten Weichentypen und Antriebe sowie die Beleuchtung mit wartungsfreien LED. Auch der Preis spielte eine Rolle.

Schlussendlich fiel meine Entscheidung zugunsten der Weichenlaternen von Fleischmann (Art.-Nr. 6438), da sie sich sehr gut von oben einbauen lassen und keine Bauteildurchführungen durch die Platte nötig sind. Die Maßabweichungen der Laternen sind gering, die Mechanik arbeitet leichtgängig, der Stellweg der Laternenmechanik passt optimal zum Stellweg des Motorantriebs und die Beleuchtung erfolgt mit warmweißen LED, so dass sie dem Licht eines Petroleumbrenners mit verschmutztem Milchglas nahe kommt.

Wie kommen nun Weiche und Laterne zusammen? Zuerst habe ich die beiden Haltewinkel aus Blech gekürzt. Danach muss das kreisrunde (zungenförmige) Ende der Stellstange der Laternenmechanik mittig mit einer 0,3 Millimeter großen Bohrung versehen werden. Das geschieht am besten von Hand mit einem Stiftenklöbchen. Ankörnen, zum Beispiel mit einer Nähnadel, ist absolute Pflicht. Ansonsten rutscht der zierliche Bohrer ab. In gleicher Weise muss mittig ein Loch in die Stellschwelle gebohrt werden (Abstand etwa 2 mm, vom Ende her gemessen).

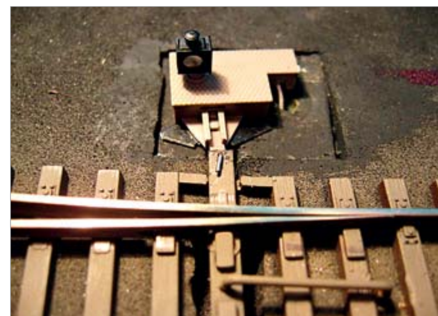
Nun biegt man einen 0,3 Millimeter starken Federstahldraht rechtwinklig um (Schenkellängen etwa 3 und 6 mm). Daraufhin bringt man das Bohrloch der Stellstange und das der Stellschwelle zur Deckung und steckt den abgewinkelten Federstahldraht mit der langen Seite durch beide Bohrungen. Den Schenkel auf der Stellschwelle fixiert man mit etwas Sekundenkleber. Ein Hinweis zur Roco-Line-Weiche: Der Steg, auf dem die Stellschwelle gleitet, muss mittig eine Aussparung (Breite 1 mm) für den Federstahlstift erhalten, der Stellstange und Stellschwelle verbindet. Dieser Arbeitsschritt, ausgeführt mit einem feinen Laubsägeblatt, sollte sinnvollerweise vor dem Einbau der Weiche erfolgen.

Da nun Stellschwelle und Stellstange über den Stift verbunden sind, kann man sich leicht an die Position herantasten, in der die Laterne die zur Weichenlage passende Stellung einnimmt und die zugleich das geringste mechanische Spiel aufweist. In dieser wird die Weichenlaterne fixiert. Zur Befestigung habe ich UHU-Plus-Sofortfest verwendet, die Abbindezeit von ein bis zwei Minuten reicht für zusätzliche Korrekturen allemal aus. Ist nach zehn Minuten alles trocken, kann von Hand vorsichtig ein erster Stellversuch vorgenommen werden. Laut UHU-Datenblatt ist die Endfestigkeit nach einer Stunde gegeben.

Der metallisch glänzende Schenkel des Federstahlstifts wird mit mattbrauner Farbe getarnt, die Riffelblechabdeckung noch über der Stellstange eingeklipst, dann kann geschottert werden. Alles in allem eine einfach durchzuführende und gerade in optischer Hinsicht mehr als lohnenswerte Bastelei. *Wolfram Zoberst*



Die bewegliche, beleuchtete Weichenlaterne von Fleischmann an einer Tillig-Weiche.



Mit einem passend gebogenen Federstahldraht wird die Verbindung hergestellt.

Anmerkung zum Basteltipp von Herrn Schulz in MEB 7/2016:
Für die Spitzenbeleuchtung des Triebwagens wurden keine Zweifarb-LED mit drei Anschlüssen, sondern solche mit lediglich zwei Anschlüssen verwendet. Dies geht auch aus der Zeichnung hervor. Nur mit diesen funktioniert die Schaltung. Wir entschuldigen uns bei allen Nachbau-Willigen für diesen Fehler.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de





www.donnerbuechse.com

Spur TT Limited Edition ©

ab sofort exklusiv bei uns im Shop bestellbar

Die Deutsche Bundesbahn in Epoche III


Spur TT • V 100 • Ep. III • DB © TILLIG

Zugset 1 • Epoche III
5-teilig • UVP € 362,90

SONDERPREIS € 297,–


Spur TT • Wagen 1 • Silberling BPw4nf © TILLIG


Spur TT • Wagen 2 • Silberling ABn 703 © TILLIG


Spur TT • Wagen 3 • Silberling Bn 719 © TILLIG


Spur TT • Wagen 4 • Silberling Bn 719 © TILLIG

Grünlinge aus 1959 in Epoche-III-Lackierung / Beschriftung

Die Deutsche Bundesbahn in Epoche IV

Zugset 2 • Epoche IV
4-teilig • UVP € 302,–

SONDERPREIS € 243,–


Spur TT • BR 212 • Ep. IV • DB © TILLIG


Spur TT • Wagen 1 • Silberling ABnb © TILLIG


Spur TT • Wagen 2 • Silberling Bn © TILLIG


Spur TT • Wagen 3 • Silberling Bn • and. Betriebsnummer © TILLIG

Grünlinge in Epoche IV ozeanblau/beige-Lackierung / Beschriftung

€ 67,–


© TILLIG

Spur TT • Ergänzungswagen zu Zugset 2 • Silberling BDnf 737 • Bestell-Nr. 501488
lieferbar ab 01.09.2016

Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–13:00 Uhr und 14:00–18:30 Uhr
Mittwoch: Ruhetag

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr



Attraktive Fiktion mit neuem Gesicht: Unser glaubhaft modernisierter VT 98 wartet im Bahnhof Unterpreuschwitz auf seinen nächsten Einsatz.

Modellbau ist die sicherlich beste Möglichkeit für jedermann, Bilder aus dem Reich der Phantasie greifbare Realität werden zu lassen: ein Experiment am Uerdinger Schienenbus.

Persönliche Note

Das pure Abbilden allein genügt dem Kreativen auf Dauer nicht wirklich – doch leider erscheint eine stoische Orientierung am Vorbild allgemein geradezu signifikant für die moderne Form des Hobbys Modelleisenbahn. Mit Intoleranz gepaart gerät diese Eigenschaft allerdings schnell zu einer kritischen Gefahr, welche mit erhobenem Zeigefinger die gestalterische Freiheit zu ersticken droht. Erlaubt sind unter den Argusaugen strenger Kritiker oftmals nur noch Umsetzungen, deren Authentizität mittels Vorbildfotos eindeutig belegt werden kann. Einzige Ausnahme bleibt die gängige Praxis, freie Landschaften zu kreieren, die aber zumindest sehr ähnlich real existieren könnten – so die stille Auflage.

Jene nach außen hin ziemlich konservativ anmutende Einengung stößt vor allem

Phantasievolle Entfaltung für den Hobby-Nachwuchs

den ersehnten Hobby-Nachwuchs ab, wen wundert's eigentlich? Höchste Eisenbahn also, dieser Entwicklung hier mit einem größeren Beitrag, welcher nun nahezu vollkommen der eigenen Phantasie entspringt, zu begegnen – um auch bahnbegeisterten Leuten mit surrealen oder extravaganten Ideen jenes wundervolle Modellbauer-Betätigungsfeld, Phantasien in greifbare Realität zu verwandeln, neu zu erschließen. Verpönt oder nicht – ich habe es nun einfach in Unterpreuschwitz gemacht, nicht in einem Fantasyfilm. Fiktive Realität, 87-mal kleiner und natürlich in 3D, versteht sich! Doch keine Sorge, Orks und Hobbits stehen nicht am Bahnsteig.

Stattdessen rollt hier wie selbstverständlich ein Triebwagen heran, der immerhin so real wirkt, dass er fast schon existierten könnte! Auf diese Weise dürfen sich die eingangs sehr bewusst gekitzelten



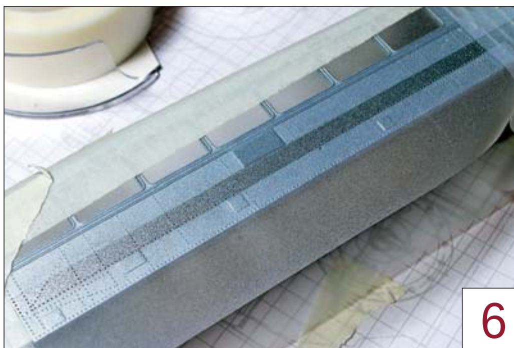
Diese Digitalgrafik mit der fiktiven Betriebsnummer 796 798-7 ging dem Modell um Jahre voraus, entstand sie doch schon um 2008.



Nach erfolgter Grundierung wurde das Kunststoffgehäuse mit Acryllack im Farbton Eisbergsilbern gespritzt, den ich anschließend gut aushärten ließ.



Triebwagenfront: Die Lampen wurden verändert und der kleine runde Aufsatz ergänzt. Der Bastelkiste entstammt das gebogene Abgasrohr.



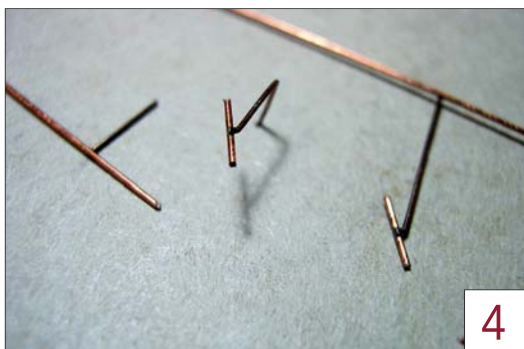
Sehr genau muss beim Abkleben der späteren Zierstreifen-Begrenzung gearbeitet werden. Maskiert wird alles, was silbern bleiben soll.



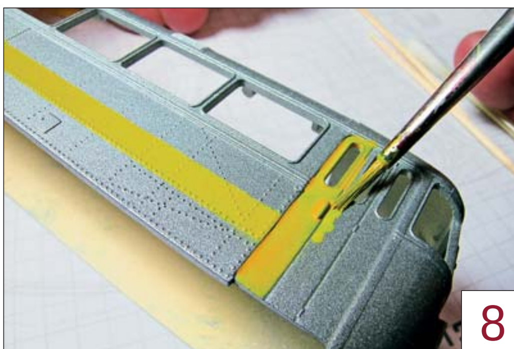
Aus einem Nagel wurde die Zugbahnfunkantenne gefeilt, die Rangierfunk-Topfantenne entstand aus Kabelisolierung und Stahldraht.



Blauanthrazitfarben wurde das Dach lackiert, die seitlichen Zierstreifen erstrahlen in Sonnengelb und sind recht gut gelungen.



Scheibenwischer werden aus brüniertem Fahrleitungsdraht von Sommerfeldt hergestellt, übrigens die feine Version in Baugröße H0.



Türen und stirnseitige Zierstreifen werden mittels Pinsels gelb ausgelegt – ruhige Hand und nicht zu dickflüssige Farbe unabdingbar!

Puristen unter uns nun wieder versöhnt fühlen. Kein Wunder, denn es handelt sich um einen alten Bekannten, den beliebten Uerdinger Schienenbus. Dessen fiktive Modernisierung wurde mittels diverser Gestaltungselemente komponiert, welche aber fast allesamt reale Ursprünge besitzen, wie im Folgenden erläutert sei.

Die eckigen Frontlampen verändern das Gesicht des Schienenbusses auf markante Weise. Sie gehen auf die heute in Polen verkehrenden ehemaligen 628.0 der DB zurück, finden sich aber in ähnlicher Form an modernisierten Tatra-Straßenbahnen, beispielsweise in Berlin. Die moderneren Scheibenwischer erhielten nachträglich ebenso die aus 798 entstandenen Messtriebwagen 725 der DB, während sie die ÖBB-5081 bereits ab Werk besaßen. Eine Rangierfunk-Topfantenne (wenn auch in kantiger Bauform) findet sich auch auf dem 798 522 des BEM in Nördlingen. Die Abgashutze, eine nützliche Idee, um den Diesel-Ruß vom Dach



Konzentration erforderlich: Gummidichtungen an Scheiben und Falttüren zieht man mit seidenmatt-schwarzer Revell-Aqua-Color nach.



Blauanthrazit wirkt das umläufige Fensterband sehr schick. Die Gummidichtungen aller Fenster wurden auch hier exakt schwarz ausgelegt.



Auch die Einrichtung ist in Blauanthrazit gehalten. Mit silberner Farbe kontrastiert man die verchromten Haltestangen der klappbaren Sitzbänke.



Tipp gegen Löcher: Mangels vorhandener Originalteile taugen auch Abschnitte eines Auhagen-Fabrikzauns als Bremsschläuche-Torsi.

fernzuhalten, ziert gleichwohl die beiden Ulmer Touristik-Schienenbusse 798 652 und 653 (vormals Chiemgau-Bahn, später Ulmer Spatz). Die markanten Zweiklang-Signalhörner gab es in den Anfangsjahren auf Uerdinger DB-Schienenbussen übrigens ebenso wie bis zuletzt noch auf den Jenbacher Lizenzbauten in Österreich.

Also sind die meisten Ausstattungsdetails durchaus authentisch. Einzige Ausnahmen bleiben die bei Schienenbussen so nie angetroffenen Frontlampen und natür-

Eisbergsilberne Basis mit zwei Farbtönen kombiniert

lich die Lackierung. Diese, übrigens eine Kombination der Farbtöne Eisbergsilbern, Blauanthrazit und Sonnengelb, war auch die Keimzelle der gesamten Idee. Fasziniert hatte mich der Farbton Eisbergsilbern bei meinem letzten Auto, da dieser Metallic-Lack alle möglichen Lichtstimmungen immer ein klein wenig anders schillernd reflektiert. Es handelt sich, wie sich herausstellte, um eine Mischung aus Silbermetallic, Blau und sehr wenig Grün. Für den Schienenbus hatte ich sogar die Originalfarbe besorgt, wenn auch deren Pigmentierung etwas grob ausfiel. Die besondere Wirkung stellte sich ein, lässt sich allerdings auf den Fotos weit weniger ausmachen.

So geht die Inspiration, einen deutschen Schienenbus neu zu gestalten, aber auch auf ein in so genannten Corail-Farben lackiertes Exemplar des französischen Autorail Picasso zurück, dessen Gesicht sich durch das dunkel gehaltene Fensterband fundamental veränderte. Wie ich erwartet hatte, steht ein solches auch dem Uerdinger Schienenbus ungemein gut – und man stellt sich angesichts des Modells nun zwangsläufig die Frage, warum beim großen Vorbild noch niemand auf diese Idee kam, obwohl es ja immerhin schon einige Alternativlackierungen gegeben hat!

Angesichts des vollendeten zweiten verkehrsroten Jahrzehnts bei der DB AG ist



Unser fiktiver Privatbahn-VT 98 blieb ohne Beschriftung und Identität, beschränkt sich auf pures Design. Der Zweimotorige taugt dank Kupplungshaken auch für den leichten Güterverkehr.

Hähne besitzen die improvisierten Bremsschläuche zwar nicht, doch lackiert wirken sie unter allen anderen betonten Details klasse.





Edel: Nicht nur Fensterband und oberer Dachbereich, sondern auch Pufferhülsen und Fahrwerk sind blauanthrazitfarben lackiert.

diese Design-Studie aus dem Atelier MRG nun durchaus auch als allgemeiner Anstoß zu interpretieren, sich vielleicht doch mal wieder etwas Neues einfallen zu lassen. Allmählich hat man sich an der knallroten Monotonie ziemlich sattgesehen, meine

Design-Studie im Modell versus Vorbild-Monotonie

ich – wohl nicht nur als kreativer Mensch, aber eben ganz besonders als solcher!

Bereits zu meiner Zeit in der alten MEB-Redaktion in Bad Waldsee hatte ich die Vision dieses Schienenbusses urplötzlich im Kopf, woraufhin zunächst die Umsetzung als Digitalgrafik entstand. Später wurde dann ein gebrauchter Spiel-Schienenbus mit Schriftzug „Erlebte Eisenbahn" von Roco erstanden, dessen Lack entfernt und die Details entsprechend angepasst. Die



Damals wie heute ideal: Den Retter der Nebenbahnen konnten wir im Zuge dieser Fiktion erfolgreich in die Neuzeit retten – und er wirkt erstaunlicherweise noch immer nicht unmodern!

eckigen Lampen entstanden übrigens aus Tonkarton, stabilisierend getränkt mit dünnflüssigem Sekundenkleber. Jene Technik hatte ich parallel ja auch im Zuge meines 98.11-Eigenbaus ausgiebig erprobt und angewandt. Dieser war der Grund, dass das Schienenbus-Projekt dann erst einmal ruhte, nachdem das grundierte Gehäuse eisbergsilbern gespritzt war.

Erst viel später ging es dann weiter mit den gelben Zierstreifen und Türen. An den Stirnseiten wurden die Streifen übrigens ausschließlich von Hand (aufgrund der angespritzten Pufferhülsen ohne jede Abklebung) aufgebracht, was eine extrem ruhige Pinselführung erforderte. Dieser Arbeitsschritt hatte sich daher überaus anspruchsvoll gestaltet! Beim VT 98 von Märklin respektive Trix hätte man hier wohl dank komplett abnehmbarer Puffer leichteres Spiel gehabt. Sehr schwierig war aber auch das saubere Aufbringen der schwarzen Farbe für die Gummidichtungen an den gelben Türen. Weitere Details zur Vorgehensweise erklären die Werkstattbilder.

Letztlich soll dieser Beitrag einfach nur ein Ansporn sein, mit individuellen Modellen phantasievolle Akzente auf die Anlage zu bringen. Man könnte auch ein Gebäude, einen Wagen oder irgendeine Lok umgestalten. Bereits als 14-Jähriger hatte ich Märklins 216 mit einem neuen Design versehen, das eigentlich gar nicht so übel aussah. Leider haben weder das Fahrzeug noch Fotos die Zeit überdauert.

Viele Wege führen zum Erfolg und nicht jede Katastrophe muss gleich das Ende bedeuten. Also will ich andere Modellbauer auch zum kreativen Durchhalten motivieren: Was ich mit dem Schienenbus leider noch erleben musste, findet sich im Kasten. Die persönliche Note brachte nämlich auch diesen Missklang und daraus resultierende experimentelle Umwege mit sich! □

Michael Robert Gauß

EXPERIMENTIERFREUDE NACH SUPER-GAU

Genau die Sorte Vorfall ist's gewesen, vor welcher jeder Modellbauer, der ehrlich zu sich selbst ist, Angst hat. Allein schon deswegen will ich die Sache hier nicht unter den Tisch kehren, sondern offen ansprechen. Niemand ist gegen Missgeschicke gefeit, sie können auch dem Erfahrensten passieren.

Ungezählte Stunden hochkonzentrierter Feinarbeit waren in den Schienenbus geflossen. Das perfekt gelungene Fahrzeug hatte soeben seine ersten Runden gedreht und etliche Fotos, beispielsweise jenes auf der dritten Seite ganz unten, waren bereits im Kasten. Dann passierte es – nach dem erforderlichen Abschmieren der Antriebseinheit. Alles ging viel zu schnell, ein real erlebter Alptraum: Aus unerfindlichen Gründen entglitt mir, dem sonst so bedacht Sorgsamen, das so aufwendig bearbeitete Gehäuse, knallte mit dem Dach direkt auf die scharfe Metallkante des Getriebeblocks. Das Geräusch allein ließ Schlimmes erahnen, was ich dann auch bestätigt fand: Ausgerechnet in den eisbergsilberfarben gespritzen Bereich unweit des Auspuffs hatte sich eine Scharte geschlagen!

Spachteln war unabdingbar, das klaffende Loch reichte bis in den Gehäusekunststoff. Anschließend, nach möglichst kleinflächigem Verschleifen, versuchte ich mich mit dem Pinsel. Doch wer mit Metallic-Lackierungen Erfahrung hat, kennt die Problematik, sie punktuell auszubessern: Man sieht die Stelle immer, da sie das Licht stets anders reflektiert als die sie umgebende Lackfläche! Aber was tut der Kreative? Er macht die Not zur Tugend, erkennt den Impuls des Geschehnisses als Ansporn, Alternativlösungen auszuprobieren. Nur so sind die beiden Fotos vom patinierten Schienenbusdach entstanden, denn mit Patina lassen sich Lackfehler bestens kaschieren. Schlecht sah die Alterung sicherlich nicht aus, doch der eigene Anspruch wollte eben ein auffällig neuwertiges Fahrzeug, das soeben modernisiert und frisch lackiert wurde.



Spaß gemacht hat's trotzdem: Der Dieselruß des Schienenbusses wirkte sehr glaubhaft.



Regenlaufspuren vom Fahrtwind: Schmutzstreifen bilden sich hinter den Dachsicken.

Manchmal ist Modellbau eben bizarr, die persönliche Philosophie nicht immer ganz logisch. Am Ende habe ich das Dach somit nochmals komplett neu lackiert. Außerdem erhielten silberne und gelbe Flächen indes eine robuste Versiegelung mit Hochglanz-Klarlack.



Finalzustand: Im Nachhinein habe ich den Aufwand der Neulackierung nicht bereut, außerdem verstärkt der Klarlack die Leuchtkraft der Farben auf angenehme Weise.

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS



Ein ideales Plätzchen zum Genießen, schließlich ergänzt das Schienenbus-Brummen die sommerlichen Badefreuden für Eisenbahnfreunde.

Der Sommer läuft auf vollen Touren, Zeit also zum Baden und Sonnen. Im Herbst könnte man den Lieblings-Badeplatz im Modell nachstellen. Hier ein paar praktische Tipps dazu.

Wald-Weiher

Ein Paradies für Angler, Jungverliebte und allerlei andere Naturliebhaber: ein kleiner Weiher am Waldesrand. Auch auf der Modellbahn lässt sich so etwas darstellen. Viel Platz wird dafür nicht benötigt, oft findet sich sogar auf bestehenden Anlagen noch ein passendes Eckchen. Ein Weiher kann aber auch auf einem Modul-Neubau entstehen.

Dabei dient ein Aluminium-Fliegengitter dazu, die Konturen der künftigen Landschaft zu formen. Mit einem Tacker lässt es sich schnell und einfach auf den Spanten und am Rahmen des Moduls befestigen, mit einer Schere wird es zurechtgeschnitten. Das Falzen der Kanten verhindert das spätere Ausreißen des Materials und stabilisiert die Randbereiche. Die Metallstruktur erzeugt eine Armierung, die es ermöglicht, zähflüssigen Modellgips nur sehr dünn aufzutragen. Dieser drückt sich durch das Gitter, dadurch erhält man eine stabile und gleichzeitig leichte Landschaftsschale.

Zunächst widmen wir uns nun dem Seegrund, da er nach dem Befüllen mit Modellwasser nicht mehr zu erreichen ist. Das Bett besteht aus hellbraunem Sand, der wie beim Schottern von Schienen mit verdünntem Holzleim fixiert wird. Ist diese Schicht ausreichend getrocknet, werden die mittleren Partien des Sees mit dunkelgrüner, fast schwarzer Lasur behandelt, gemischt aus Acrylfarben in den Tönen Anthrazit und Dunkelgrün und verdünnt mit Spiritus. Dies erzeugt eine realistische Tiefenwirkung, obwohl die folgende Wasserschicht nur wenige Millimeter dick wird.

Mit einer genauen Waage lässt sich das Modellwasser, ein Zweikomponenten-Gießharz von „microlife“, exakt nach den Vorgaben abwiegen. Sehr geringe Mengen der Pigmente Umbra und Oxidgrün werden zunächst in der Harzkomponente fein verrührt, bis keine Farbklümpchen mehr zu sehen sind und sich ein schmutzig-grüner Farbton einstellt. Erst dann kommen im richtigen Verhältnis beide Komponenten samt den Farbpigmenten im Mixbecher zusammen. Mit einem alten Pinselstiel vermengt man die Masse gründlich, aber mit möglichst wenigen Luftblasen,



1 Die Landschaftshaut entsteht aus Fliegengitter, das auf die Holzkonstruktion des Moduls getackert wird. Die Kanten werden umgebogen.



2 Der Seegrund besteht aus hellbraunem Sand, fixiert wird mit verdünntem Holzleim. Die mittleren Partien des Sees werden dunkelgrün lasiert.



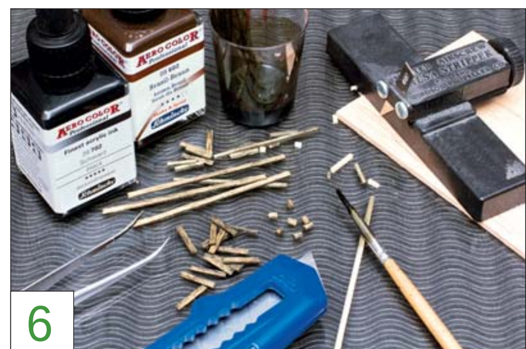
3 Eine genaue Waage ist nötig, um die Komponenten des Modellwassers zu mischen. Dazu kommen Pigmente in Umbra und Oxidgrün.



4 Die Mixtur gießt man von der Mitte des Sees aus ein. Der Eindruck der Wassertiefe entsteht durch die Farbbehandlung.



5 Mit dem Zahnstocher zieht man das Harz an die Uferlinie. Ein sauberer Rand entsteht, wenn keine Kunststoffe oder Grasfasern stören.



6 Der Steg wird aus dünnen Balsaholz-Streifen zusammengesetzt und mit braunschwarzer Beize behandelt.

bevor man sie von der Mitte des Sees aus zum Rand eingießt. Als Schichtdicke reichen zirka drei Millimeter völlig aus.

Ein Zahnstocher hilft dabei, das Harz exakt an das Ufer zu ziehen. Eine Besonderheit dieses Harzes ist die geringe Kriechneigung. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sich keinerlei Kunststoffe und insbesondere keine Grasfasern in der Nähe des Seebettes befinden. Deswegen erfolgt die Gewässernachbildung vor der Begrünung. Die Trocknungszeit beträgt mindestens zwölf Stunden, man kann sich also Zeit lassen, die Ränder sehr genau zu gestalten. Sollen sich später Teile unterhalb der Wasserlinie befinden, müssten diese in das noch flüssige Harz eingelegt werden. Im hier gezeigten Beispiel kommen aber alle weiteren Teile später hinzu.

Unser See soll ein Gewässer mit je nach Jahreszeit unterschiedlichen Pegeln darstellen, nachgebildet wird ein eher niedriger Wasserstand. Im Uferbereich zeigt sich deshalb ein offener Streifen ohne Begrünung. Dieser wird mittels Leim, Sand und Humus nachgebildet und mit einer Künstlerspachtel modelliert.

Der Modell-Weiher entsteht aus Gießharz

Die Boote der Angler verlangen nach einem kleinen Steg. Dazu wird Balsaholz in dünne Streifen geschnitten und mit braunschwarzer Beize behandelt. Dafür eignen sich lasierende Farben wie „Aero Color" von Schmincke. Um einen verwitterten Eindruck zu erzeugen, genügt es, eine dünne Farbschicht leicht verwischt aufzutragen. Mit Holzleim verklebt man im nächsten Arbeitsschritt die Einzelteile. Überschüssiger Kleber wird mit einem mit Wasser befeuchteten Borstenpinsel entfernt, so bleiben nach dem Trocknen keine unschönen Ränder. Die Pfosten reichen im Modell nicht bis in den Seegrund, sie sind nur so hoch, wie der Steg aus dem Wasser ragt. Die letzten Pfosten stehen schon auf dem Sand und sind entsprechend kürzer.

Von der Firma Artitec gibt es ein Set mit mehreren Booten aus Resin. Die ungenutzten Boote der Angler sollen zusätzlich eine Haube als Regenschutz erhalten. Zur Nachbildung von Abdeckfolien aller Art eignet sich so genanntes Cinefoil. Diese Folie wird in der Filmbranche eingesetzt, ist mattschwarz beschichtet und lässt sich gut la-


Die ungenutzten Boote erhalten eine Haube aus Cinefoil, einer dünnen schwarzen Folie, die sich gut bemalen lässt.


Eine Mischung aus Sand, Humus und Turf wird mit Graskleber auf dem Untergrund fixiert. Sie bildet die Basis für die weitere Begrünung rings um den See.


Eine Schicht klar trocknendes Acryl-Gel sorgt für den Halt der Schilfbüschel und für die Nachbildung flacher Wellen auf der Seefläche.

ckieren. Sie ist beispielsweise bei Modulor erhältlich. Zur mittigen Abstützung der Plane längt man einen Draht gemäß dem Bootsmaß ab und bringt ihn mit etwas Klebstoff an. Die passend zugeschnittene Folie wird mit einem Messer längs und quer gefalzt, um den Rumpf herum angedrückt und mit Sekundenkleber befestigt.

Die Boote werden zum Abschluss, wie in der Anleitung von Artitec beschrieben, mit Revell-Farben bemalt. Wichtig ist dabei, die Dosen vor dem Öffnen nicht zu schütteln, sondern die Farbe mit einem Zahnstocher vom Grund der Dose hervorzuholen und das oben schwimmende Öl in der Dose zu belassen. Der Farbklumpen auf dem Zahnstocher kommt auf einen Rest Sperrholz. Um die richtige Konsistenz zu erhalten, wird etwas Terpentin(ersatz) beigemischt. Der Farbauftrag auf den Resin-Modellen und der Folie fällt dann realistisch matt aus. Um den Modellen mehr Plastizität zu verleihen, trägt man noch so genannte Shades auf. Diese dickflüssigen Lasuren gibt es von Citadel, sie werden einfach auf die Modelle gepinselt. Gut geeignet für Holzschattierungen sind die Farben „Nuln Oil" und „Agrax Earthshade".

Acryl-Gel für die Wasser-Oberfläche der Weihers

Die Basis für die spätere Begrünung rund um den See bildet eine Mischung aus Sand, getrocknetem Humus und Turf. Graskleber von Noch verbindet das Streumaterial mit dem Untergrund. Dabei gilt es, die Wege und Trampelpfade turf-frei zu halten. Als weitere Schicht werden Grasbüschel mit Hilfe eines Elektrostats aufgebracht: Zuerst nimmt man sehr kurze Fasern („Moos" von Mini-Natur), danach längere. Auch die Gestaltung der Uferbereiche erfordert etliche Grasbüschel. Helle Farbtöne stellen Schilf dar, das stellenweise bis tief ins Wasser hinein wächst. Büschel können auf einer ausgedienten Blister-Verpackung mit dem Elektrostat erzeugt und einzeln oder in Gruppen an die gewünschte Stelle verpflanzt werden. Der Gewässerrand tritt dann nicht mehr so hart hervor.

Dick aufgespachteltes, klares Acryl-Gel sorgt dafür, dass die Büschel Halt finden. Es ist im Künstlerbedarf oder im Modellbau-Handel als „Water Effects" von Vallejo erhältlich. Alles, was künftig im Wasser schwimmen soll, wird direkt in diese Schicht eingearbeitet und hält dort von selbst. In den freien Seebereichen modelliert man mit einer Künstlerspachtel dann noch flache Wellen in die Masse.

Selbstgebaute Tannen und Birken mit Belaubungsmaterial von Silhouette sowie Filigranbüsche aus demselben Hause bilden den grünen Rahmen um das Ufer. Dicht gepflanzt, trennen sie den idyllischen Weiher von der nahe vorbeiführenden Bahnstrecke ab. □ *Elvis Müller/abp*


FOTOS: ELVIS MÜLLER

Trotz der Verwendung von Gießharz gibt es am Wald-Weiher keine störenden Effekte durch nach oben kriechendes Harz. Im Text wird erklärt, wie sich das vermeiden lässt.



Wie in der Epoche III üblich, zeigt die Schlussbeleuchtung bei Rückwärtsfahrt nur ein rotes Licht. Der geschickt eingebaute NEM-Schacht mit Kulissenmechanik ist kaum zu erkennen.



Elektrifizierte Nebenstrecken wie die Lokalbahn nach Oberammergau sind selten. Im Kleinen könnte sich dies jedoch bald ändern: Nach dem Modell für die Spur N wird derzeit die E 69 05 im populären Maßstab 1:87 von Fleischmann ausgeliefert.

Bayern-Brummer

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Bestellnummer:** 430071 (digital, Sound)
- **Gehäuse und Rahmen:** Kunststoff
- **Anbauteile:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt über Zahnradgetriebe auf beide Achsen
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 200 Gramm
- **Beleuchtung:** Spitzensignal, Rangierlicht, Führerstandsbeleuchtung schaltbar
- **Decoder/Sound:** DCC, Lenz „Railcom"
- **Preis:** 279 Euro (UVP)

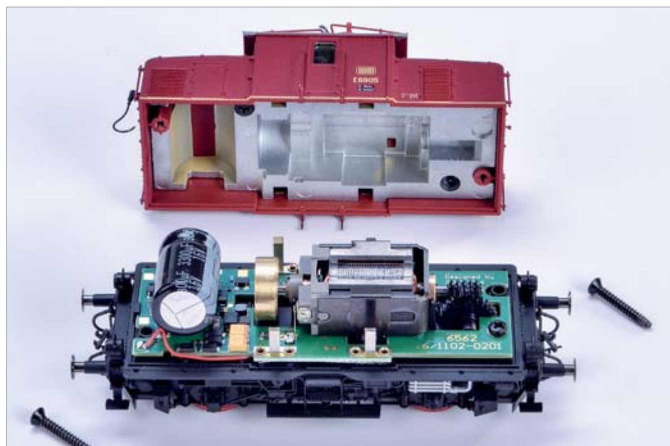
Obwohl die Lokomotiven der Baureihe E 69, abgesehen von einer kurzen Episode in Heidelberg, während ihrer gesamten Betriebszeit nur auf der bereits 1905 elektrifizierten Lokalbahn von Murnau nach Oberammergau anzutreffen waren, zählen sie zu den populärsten Elektroloks. Kein Wunder, verfügen diese urigen Bayern-Brummer doch über einen ganz eigenen Charme.

Das neue H0-Modell der E 69 05 lässt wie auch schon sein N-Pendant zweifellos die Handschrift der alten Firma Fleischmann erkennen. Sämtliche Details wurden superfein und vorbildgetreu wiedergegeben. Besonders der Rahmen der Lok gefällt, denn dort stimmt wirklich alles. Einzig der beim Vorbild vorhandene Durchblick zwischen beiden Fahrwerkshälften fehlt. Die Griffstangen am perfekt proportionierten Aufbau bestehen komplett aus stabilem Metalldraht. Auch die Lackierung und Beschriftung sind makellos ausgefallen, das Modell wirkt wie aus einem Guss.

Endlich sind auch bei Fleischmann die Lampengehäuse mit Farbe weiß ausgelegt, so dass ein vorbildgerechter Eindruck entsteht. Das eingeschaltete LED-Spitzenlicht wirkt nicht übertrieben hell.



Eine große Detailfülle und ein perfektes Farbfinish zeichnen die E 69 05 aus. Weniger überzeugend ist der recht schlichte SBS 9-Stromabnehmer.



Ein Pufferkondensator und die passend dimensionierte Schwungmasse verhelfen der E 69 in H0 zu hervorragenden Fahreigenschaften.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die von Fleischmann gewählte Umsetzung gibt übrigens nicht die aktuelle Museumslok wieder, sondern den Einsatzzustand der E 69 05 zwischen den Jahren 1957 und 1964. Zu dieser Zeit besaß die Maschine bereits den neuen roten Anstrich, der eigentlich für Rangierloks vorgesehen war, aber noch einen Scherenstromabnehmer der Bauart SBS 9 mit Glockenisolatoren. Später erhielt sie einen etwas moderneren SBS 10 mit Rillenisolatoren. Der Stromabnehmer ist leider der einzige nennenswerte Schwachpunkt der neuen E 69, denn den Holmen der Oberschere fehlt die so typische Kröpfung unterhalb der Querstrebe. Zudem neigt die Farbe des Pantographen zum Abblättern, und die Schleifleiste ist recht grob ausgefallen. Die restlichen Dachaufbauten sind zum Glück deutlich feiner gestaltet worden.

Die Fahreigenschaften der kleinen Elektrolok dürften beim Käufer für Begeisterung sorgen. Die getestete Digitallok war mit umgerechnet 80 km/h in der höchsten Fahrstufe allerdings deutlich zu schnell unterwegs (Vorbild: 50 km/h). Der Sound hört sich gut an, die Lautstärke ist nicht zu aufdringlich. Selbstverständlich sind zahlreiche Extras wie verschiedene Pfeiftöne zuschaltbar. □ *Alexander Bergner*

Die Traxx-Lokomotivfamilie des Bombardier-Konzerns geht mit der Baureihe 187 bereits in die dritte Generation. Für die Freunde der Spur der Mitte hat Piko diese Hochleistungs-Drehstromlok in der flexibel einsetzbaren Ausführung mit Last-Mile-Technologie als Modell umgesetzt.



TT-Trend: Traxx

Die Maschinen der Traxx 3-Familie zählen zweifellos zu den innovativsten Drehstrom-Güterzugloks, die derzeit auf dem Markt sind. Sie kommen nicht nur mit bis zu vier unterschiedlichen Strom- und Spannungssystemen zurecht, sondern besitzen optional auch eine „Last Mile"-Ausrüstung. Diese versetzt mit Hilfe eines Hilfsdiesels die Traxx 3 in die Lage, ihre Fracht wortwörtlich auf der letzten Meile bis zum Ziel zu transportieren, selbst wenn dort kein Fahrdraht über den Gleisen hängt. Dadurch möchte man Rangierloks einsparen. Die Nachbildung einer solchen Lok kann der Modellbahner also guten Gewissens auf einer nicht elektrifizierten Strecke einsetzen. Vorausgesetzt, er dreht den Regler nicht zu weit auf: Die Höchstgeschwindigkeit liegt im dieselelektrischen Antriebsmodus nur bei Tempo 60. Ohne Last, versteht sich.



Die Front der Baureihe 187 wurde von Piko gut umgesetzt. Schön sind in diesem Bereich die Lackierung und Bedruckung geraten.

Bereits vor gut zwei Jahren durften sich die Anhänger der modernen Bahn schon über ein Sonneberger H0-Modell dieser wahren Alleskönner freuen. Die Baureihe 187 im Maßstab 1:87 wurde in der Ausgabe 12/2014 des MEB ausführlich getestet. Jetzt erfuhr diese Modellkonstruktion noch einmal eine Verkleinerung, so dass auch TT-Fahrer in den Genuss kommen, eines der aktuellsten Schienenfahrzeuge auf europäischen Gleisen einsetzen zu können. Piko gibt mal wieder ordentlich Gas, was die Sortimentsbreite über alle Spuren und Epochen hinweg betrifft.

Die neue Traxx 3 in 1:120 stimmt konstruktiv tatsächlich in den meisten Punkten mit dem H0-Modell überein. So erklärt sich auch gleich der überaus gelungene äußere Eindruck: Die



Auch die Seitenansicht überzeugt. Doch die Werbeaufschrift offenbart den leicht unscharfen Digitaldruck.



Nicht nur technologisch gesehen, auch unter gestalterischen Aspekten steht die Traxx 3 in Konkurrenz zum Vectron von Siemens.

TT-Lok besticht durch eine auf den ersten Blick wahrnehmbare Detailfülle. Schaut man zuerst auf das Dach, so entdeckt man eine vollständig und fein nachgebildete elektrische Ausrüstung, die auch farblich korrekt umgesetzt wurde. Allein der rote Farbton der aus Kunststoff gefertigten Dachleitungen wirkt etwas zu grell. Die weitestgehend aus stabilem Metall bestehenden Stromabnehmer sind sehr filigran, besonders die Wippen und die Isolatoren dürften im Maßstab 1:120 kaum zierlicher möglich sein. Auch die Lüfterlamellen auf dem Dach und in den Dachschrägen sind sehr konturenscharf graviert.

Der Frontbereich kann sich mit den passgenau eingesetzten Fensterscheiben und den vorbildgetreuen Nachbildungen der Scheinwerfer-Gehäuse sehen lassen. Dass die Scheibenwischer dabei nur angespritzt sind, dürfte die meisten TT-Modellbahner wenig stören. Inkonsequent wirkt die Umsetzung der Griffstangen: Die freistehenden Griffe an der Front sind zu dick, während die angeformten Exemplare, etwa an den Führerstandstüren, im Vergleich fast schon wieder zu fein ausfallen. Im Fahrwerksbereich setzt sich der gute Eindruck, den schon das Dach hinterlassen hat, jedoch wieder uneingeschränkt fort.

Die Lok ist sorgfältig lackiert, zudem sauber und präzise beschriftet. Nur der für das Werbebanner auf den Seitenwänden verwendete Digitaldruck ist etwas arg grob.

Die Technik des TT-Modells befindet sich auf dem aktuellen Stand. Über einen Mittelmotor mit Schwungmassen werden alle vier Achsen angetrieben. Die getestete analoge Ausführung der Traxx 3 von Piko setzt sich schon bei relativ geringer Spannung sanft in Bewegung und behält über den gesamten Regelbereich gute Fahreigenschaften bei. Die Höchstgeschwindigkeit liegt umgerechnet nur unwesentlich über der des Vorbildes. □ *A. Bergner*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Ähnlich wie das Äußere unterscheidet sich auch das Innere der Traxx 3 in TT kaum vom größeren H0-Pendant. Eine PluX22-Schnittstelle samt Lautsprechersteckplatz ist vorhanden.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Bestellnummer:** 47450
- **Rahmen:** Metall
- **Gehäuse/Drehgestelle:** Kunststoff
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen wirkt über Kardanwellen auf alle Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **V_{min} bei 1,3 Volt:** 5 km/h
- **V_{max} bei 12 Volt:** 165 km/h
- **Gewicht:** 116 Gramm
- **Ausstattung:** LED-Dreilicht-Spitzensignal, PluX22-Schnittstelle, Kurzkupplungskulisse mit Normschacht, Zurüstteile für Lokfront
- **Preis:** 139,99 Euro (UVP)

KM1 kennt keine Pause: Mit der populären V 60 kommt bereits die nächste Diesellok in Spur 1 angerollt.

Da ist was am Rotieren ...

Genau, da bewegt sich etwas: Die Lokomotiven der früheren Bundesbahn-Baureihe V 60 zählen bei vielen Eisenbahnfreunden mittlerweile zu den beliebtesten Schienenfahrzeugen überhaupt. Kein Wunder, heben sie sich mit ihrem Stangenantrieb von allen anderen heutzutage anzutreffenden Loks doch deutlich ab. Die ältesten Exemplare haben bald 60 Jahre auf dem Buckel und sind zum Teil immer noch unermüdlich im Einsatz. Zwar wurden von 1955 bis 1963 fast 1000 Stück gebaut, eine Zukunft als wahrer Schienen-Methusalem hätte der Lok damals aber wohl dennoch niemand so recht zugetraut.

Längst hat der V 60-Kult auch die Modellbahn erreicht. In allen erdenklichen Maßstäben sind Modelle erhältlich, was bei der universellen Einsetzbarkeit dieser kleinen Rangierlok nicht verwundert. Nun werden die Freunde der Königsklasse von KM1 mit einer V 60 in 1:32 bedacht.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** KM1
- **Rahmen und Gehäuse:** Zinkdruckguss
- **Details und Anbauteile:** Messing
- **Antrieb:** Bühler-Motor mit kugelgelagertem Kardan-Getriebe wirkt auf alle drei Achsen
- **Radsätze:** NEM und Finescale lieferbar
- **Laufwerk:** Gefedert, Achs-Stromabnahme
- **Gewicht:** 3,5 Kilogramm
- **Ausstattung:** ESU LokSound XL 4.0 mit KM1 HQ-Sound, Breitbandlautsprecher, „Dynamic Smoke"-Rauchentwickler, LED-Beleuchtung digital schaltbar
- **Preis:** 1390 Euro (NEM-Radsätze) bzw. 1500 Euro (Finescale-Radsätze)

Das Modell des Kleinserienproduzenten aus Lauingen an der Donau erscheint in der so genannten Classic-Edition, also im vergleichsweise preiswerten Normalprogramm. Dies bedeutet jedoch nicht, dass man als potentieller Käufer Qualitätseinbußen zu befürchten hätte: Im Gegenteil, die V 60 von KM1 wartet mit zahlreichen modelltechnischen Finessen auf.

Die von uns getestete Epoche-IV-Maschine entspricht exakt ihrem Vorbild mit der Nummer 260 747, welches nach einer Flankenfahrt 1984 beim Bw Kassel früh ausgemustert wurde. Die Proportionen des Modells stimmen bereits auf den ersten Blick. Das Druckgussgehäuse wurde konturenscharf graviert. Sämtliche Anbauteile des Originals, etwa die Griffstangen und die Geländer, sind selbstverständlich auch im Kleinen extra angesetzt. Dabei wurde ausschließlich auf stabile Metallteile zurückgegriffen. Der Führerstand besitzt eine vollständige Inneneinrichtung. Endlich sind auch bei KM1 die Lampengläser der Spitzenlaternen so gestaltet, dass die unschön eckigen SMD-Leuchtdioden von außen kaum noch zu erkennen sind.



Egal in welcher Farbgebung, die V 60 von KM1 kann sich sehen lassen. Neben der hier abgebildeten ozeanblau-beigenen 260 gibt es natürlich auch altrote Modelle.

Der hervorragende Eindruck setzt sich beim detaillierten Laufwerk mit dem Stangenantrieb und der charakteristischen Blindwelle nahtlos fort. Besonders Stangen und Radsterne könnten im Maßstab 1:32 nicht besser aussehen. Dass der Schmierpumpenantrieb beweglich und die Bremsanlage auch unter der Lok vollständig gestaltet wurde, versteht sich fast von selbst.



Fein wirken die durchbrochen gestalteten Tritte und Lüftergitter. Die Farbgebung weist keinerlei Unregelmäßigkeiten auf. Eine Rangierkupplung besitzt das Serienmodell nicht. Diese kann aber als nachrüstbares Zubehörteil bei KM1 erworben werden.

Die neue V60 ist jedoch nicht nur schön anzusehen, sondern voll betriebstauglich. Ist der Sound noch ausgeschaltet, setzt sich die Lok absolut sanft und lautlos in Bewegung und macht sich auch beim Erreichen der realistischen Höchstgeschwindigkeit nicht unangenehm bemerkbar. Die Langsamfahreigenschaften sind traumhaft gut und einer Rangierlok absolut würdig.

Der Sound selbst entspricht den neuesten Standards, praktisch die gesamte Geräuschkulisse des Vorbildes wurde 1:1 auf das Modell übertragen. Einziges Manko: Trotz eines hochwertigen Lautsprechers ist der Motorsound werkseitig etwas zu laut eingestellt und kreischt daher. Aus dem Auspuff steigt nach Wunsch Abgas entsprechend der Motorleistung auf.

Die Nachfrage für die V 60 ist sehr groß. Wer noch eine Lok haben möchte, sollte sich beeilen. □ *Alexander Bergner*



Der Führerstand wurde von KM1 mit einer Detailverliebtheit eingerichtet, die in diesem Preissegment auch im Maßstab 1:32 ihresgleichen sucht. Selbst die vielen Anzeigeinstrumente wurden einzeln in das Fahrpult eingesetzt. Sogar der Lokführer passt zur Rangierlok.



FOTOS: FRANK ZARGES

Die Schalter zum manuellen Abschalten der Digitalausstattung sind im Umlauf versteckt.



FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Eine US-Dampflok, wie sie typischer nicht sein könnte: die mächtige Mountain Mt-4 der Southern Pacific.

Neu in der Genesis-Linie des US-Herstellers Athearn ist ein H0-Modell einer Mt-4 der US-Bahngesellschaft Southern Pacific in der berühmten Daylight-Lackierung.

Galaktisch!

Wie von einem anderen Stern, so kann man sowohl das Vorbild als auch das Modell aus Sicht eines europäischen Dampflokkenners bezeichnen. Dabei kann dieser Spruch sogar beim Wort genommen werden, sind die kleinen weißen Sterne auf den Radnaben dieses Dampf-Boliden doch ein wichtiger Teil der legendären Daylight-Lackierung für die Maschinen der einstigen SP-Premiumschnellzüge.

Auch das H0-Modell der Mt-4 kann ohne Einschränkung als echtes Premiumprodukt aus dem Hause Athearn bezeichnet werden. Das Vorbild mit der „Road Number" (Betriebsnummer) 4350 wurde bereits Ende der 1920er-Jahre in den bahneigenen Werkstätten in Sacramento gebaut. Um 1940 wurden einige dieser schweren Mountains mit „Skyline"-Domverkleidung und typischem California-Farbschema der Daylight-Züge versehen, so auch das Vorbild der Athearn-Nachbildung.



An den vielen superfeinen Details kann man sich kaum sattsehen. Stellt sich die Frage, wann die hiesigen Hersteller dieses Niveau erreichen.

Die 4350 weist eine Detailfülle auf, die wirklich ihresgleichen sucht. Alle Anbauteile des Originals sind auch im Maßstab 1:87 extra angesetzt worden. Die zahlreichen Nieten an Kessel, Führerhaus und Öltender wirken hauchfein. Selbst die absolut winzigen Gussmarken auf dem Nachläufer-Rahmen wurden nicht vergessen.

Leider sind Fahreigenschaften und Sound nicht ganz so gut wie das Aussehen. Hier hilft eventuell das Einstellen der CVs des Decoders weiter. Die Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet etwa 100 Meilen pro Stunde stimmt jedoch.

Obwohl das Modell fast ganz aus Kunststoff gefertigt ist, bringt es stattliche 740 Gramm auf die Waage – aber auch das ist für eine solch eindrucksvolle US-Dampflok ja mehr als passend. □ *Alexander Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Superdetaillierung; perfekte Lackierung und Beschriftung*

KONTRA: *Langsamfahreigenschaften; etwas fader Sound*

BESTELLNUMMER: *ATHG97008*

PREIS: *526,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▵

▸KOMPAKT

Roco: Sound-132 für TT



Das sehr gut gelungene TT-Modell der „Ludmilla" ist mit den digitalen Geräuschen der Henning-Soundmanufaktur erhältlich. Das Modell der 132 353 in Ursprungsausführung überzeugt dank großer Schwungmasse und Pufferkondensator durch sehr gute, ausgewogene Fahreigenschaften. Der grundsätzlich ideal auf die Lok abgestimmte Sound enttäuscht jedoch etwas. Grund ist der etwas zu locker im Rahmen eingesteckte Lautsprecher. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Finish; Fahreigenschaften; Pufferkondensator*

KONTRA: *Wenig prägnanter, etwas scheppernder Sound*

BESTELLNUMMER: *36281*

PREIS: *199,00 Euro*

URTEILE: ☒☒☒▵



Allenfalls ein Sondereinsatz könnte die G 2000 aus Norditalien ins „Ländle" verschlagen haben.

Als Neukonstruktion bietet Märklin die moderne G 2000 von Vossloh an, die bei vielen privaten Bahnunternehmen und auch für die DB AG im Einsatz steht.

Europäisch denken

Eine verkehrsrote Lok mit Railion-Schriftzug? Das muss eine deutsche Lok sein. Doch weit gefehlt: Die G 2000 03 SF wurde im Jahr 2003 von Vossloh in Kiel als erste Maschine der zweiten Bauserie mit breitem Führerhaus nach Italien geliefert. Noch heute ist die 2240 kW starke Lokomotive bei DB Schenker Rail Italia S.r.l. im Raum Mailand im Güterverkehr im Einsatz.

Die Neukonstruktion wurde von Märklin zwar bereits 2015 angekündigt, doch die längere Wartezeit hat sich für die Kunden gelohnt. Die G 2000 in H0 zeigt sich als wohlgelungene Nachbildung dieser Lok mit dem charakteristischen Aussehen. Das Metallgehäuse besticht durch scharfkantige Details an den schmalen Aufbauten zwischen den Führerständen. Im Bereich der Lüfter sind sowohl seitlich als auch auf dem Dach feinste Gitter zu bewundern. Durch letztere sind die Ventilatoren sehr gut zu erkennen. Im Dachbereich sind zudem die leichten Rußspuren, die beiden Klimaanlagen über den Führerständen und die Signalhörner einen Blick wert. Die seitlichen Geländer bestehen aus gestanztem Metall. Die Bedruckung ist wie beim Vorbild etwas spartanisch, aber vollständig und schließt auch die detailreich und sehr plastisch hervortretenden Drehgestelle sowie das Dach mit ein. Etwas vereinfacht ist die Einrichtung der geräumigen Modell-Führerstände ausgefallen.

Die Digitalfunktionen umfassen neben dem realistischen Betriebsgeräusch acht weitere Sounds. Das Spitzen- beziehungsweise Schlusssignal lässt sich ab- oder als Rangierlicht beidseitig einschalten. Die Führerstandsbeleuchtung funktionierte bei unserem Testmuster allerdings nicht. Beim Einsatz als Spielewelt-Lok mit der Central-Station darf das Tanken und Besanden nicht vergessen werden, sonst rollt das Modell plötzlich nur noch in Schrittgeschwindigkeit. Die ausgeglichenen Fahreigenschaften werden von zwei Schwungmassen unterstützt. Die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h liegt nur leicht über der NEM-Vorgabe. Ein Gewicht von 513 Gramm und vier Haftreifen garantieren eine sehr gute Zugkraft. Zurüstteile für eine geschlossene Lokfront, Bremsschläuche und Kupplungshaken liegen bei.

Das Modell ist auch in Gelb als Lok der niederländischen Angel Trains Cargo sowie als Mietlok der SNCB in Grün/Grau zu haben. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Lackierung mit Rußspuren; Bedruckung; Fahreigenschaften; Digitalfunktionen*

KONTRA: *Preis; Endkontrolle*

BESTELLNUMMER: *37200*

PREIS: *329,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

Märklin: Baureihe 64 in Z



Nun erhalten auch die Z-Bahner ihre Tenderlok der Baureihe 64. Trotz des Minimal-Maßstabes von 1:220 ist es Märklin gelungen, ein wohlproportioniertes Modell mit weitestgehend vollständiger Heusinger-Steuerung, freistehenden, beleuchteten Lampen und recht feinen Speichenradsätzen auf die Gleise zu stellen. Die Fahreigenschaften der nur für Insider erhältlichen Lok sind akzeptabel. Die Gehäusebefestigung weist übrigens eine interessante Lösung auf: Der Sanddom wurde als Schraube ausgeführt. ☐ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; freistehende Lampen mit LED-Beleuchtung; vollständige Steuerung*

KONTRA: *Sanddom als Schraube*

BESTELLNUMMER: *88740*

PREIS: *199,95 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒



Das geschlossene Zugbild des Touristik-Zuges ist absolut einzigartig.

Bei Roco ist der bekannte Touristik-Zug der DB AG aus den 90er-Jahren erhältlich.

Reisefieber

Als man bei der DB AG noch daran glaubte, Bahnreisen attraktiv machen zu können, entstand Mitte der 90er-Jahre der „Touristik-Zug". Sieben speziell ausgestattete Wagen sowie eine 103 und 218 wurden dafür auffallend lackiert. Nachdem die beiden H0-Touristik-Loks von Roco bereits ausgeliefert wurden, kommen nun die Wagen in den Handel. Ein Set enthält zwei neu konstruierte WRkmz 858-Clubwagen und einen Bpmz 811. Die maßstäblichen Modelle sind insgesamt sehr ordentlich detailliert. Hervorzuheben ist die gut nachgebildete Inneneinrichtung. Die markante Lackierung des Vorbilds ist sauber, bei genauem Hinsehen zeigt sie aber leichte Schwächen. ☐ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung; Inneneinrichtung; saubere Bedruckung*

KONTRA: *Farbübergänge bei der Touristik-Lackierung; Preis*

BESTELLNUMMER: *64164*

PREIS: *259 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒◬

Jägerndorfer liefert seine ÖBB-Doppelstockwagen für N aus.

Im Wiesel reisen

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Schnittstelle leicht erreichbar*

KONTRA: *R 1/2 nicht befahrbar; hoher Preis für die Wagen*

BESTELLNUMMER: *60401*

PREIS: *334,90 Euro*

URTEILE: ☒☒☒



Im Zugset ist die 1142 671 in Valousek-Lackierung enthalten.

Die erste Serie der ÖBB-Doppelstockwagen wurde vom Land Niederösterreich mitfinanziert und erhielt daher das Wiesel-Logo. In dieser und weiteren Ausführungen, unter anderem als „City-Airport-Train" sind die neukonstruierten Wagenmodelle erhältlich. Deren Gestaltung gibt keinen Anlass zur Kritik. Der Steuerwagen bietet Rot-Weiß-Lichtwechsel und lässt sich über die sechspolige Schnittstelle im Fahrzeugboden leicht digitalisieren. Im Radius 2 entgleisen sowohl die Wagen untereinander als auch Lok und erster Wagen wegen zu eng montierter Kupplungen. ☐ *abp*

KOMPAKT

Liliput: N-Kesselwagen



In neun Varianten der Epochen I bis IV liefert Liliput seine neuen, dreiachsigen Kesselwagen aus. Die Modelle unterscheiden sich im Volumen der Kessel, aber auch in den Aufstiegen und Bühnen. Die Radsätze sind nur mit wenig Seitenspiel über die Spitzen gelagert, dennoch bereitet sogar der Radius 1 keine Probleme. Dies gilt auch beim Einsatz von Kurzkupplungen, was zu erfreulich engen Pufferabständen führt. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr gute Detaillierung; Finish; Lauf- und Kuppeleigenschaften*

KONTRA: *Sehr hoher Preis*

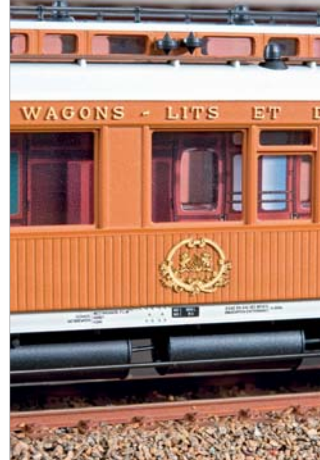
BESTELLNUMMER: *L265480 - 99*

PREIS: *59/64 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒



Zwei vierachsige Schlafwagen sowie der dreiachsige Gepäckwagen sind Inhalt des ersten Sets.



Das goldfarbene CIWL-Logo ist erhaben aufgebracht.

Nach langer Wartezeit ist nun das erste von zwei Wagen-Sets zur H0-Nachbildung des „Ostende-Wien-Express" der CIWL von Hobbytrain lieferbar.

Luxus in Teak

Am 1. Juni 1894 wurde erstmals ein Luxuszug der CIWL auf die Reise von Ostende nach Wien (und weiter nach Budapest) geschickt. Die mit Teakholz verkleideten Wagen waren äußerst luxuriös eingerichtet, für eine Reise quer durch Europa auf höchstem Niveau. Ein wenig vom längst vergangenen Glanz der planmäßigen Luxuszüge vermitteln die H0-Modelle vor allem durch die ausgeklügelte Innenbeleuchtung, welche die Gaslampen in den Abteilen und im Gang perfekt durch warmweiße LED nachbildet. Ausführliche Hinweise zur Digitalisierung liegen bei. Die Gestaltung der Modelle ist ausgezeichnet. Am Wagenboden überzeugen das feine Sprengwerk, die Gaskessel und viele freistehende Leitungen. Am Dach sind Laufbretter und Griffstangen angesetzt und die dünnen Leitungen zu den Lüftern sauber schwarz angelegt. Die Bedruckung glänzt im wahrsten Sinne des Wortes, sind doch die erhabenen Lettern des Eigentümers sowie die Wagennummern und -bezeichnungen goldfarben ausgeführt. Am weißen Langträger sind vielfältige Beschriftungen lupenrein aufgebracht. Die Abteilwände sind an der Gangseite mehrfarbig bedruckt, die Betten weiß bezogen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr feine Detaillierung; umfangreiche Bedruckung; Innenbeleuchtung; Verpackung*

KONTRA: *Hoher Preis*

BESTELLNUMMER: *H44010*

PREIS: *299,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 4½ Schluss-Signale

Wer eine TT-Modellbahn nach aktuellem Vorbild betreibt, wird sich über die beiden neuen Gaskesselwagen aus Sebnitz freuen – auch wenn sie frei interpretiert sind.

Tillig gibt Gas

Gerade bunte Güterwagen nach modernen Vorbildern sind bei vielen TT-Bahnern gern gesehen. Daher gibt der Haus- und Hoflieferant des Maßstabes der Mitte derzeit ordentlich Gas, was neue 1:120-Modelle des aktuellen Schienengüterverkehrs betrifft. In diesem Fall kann dies ruhig wörtlich genommen werden: Tillig liefert nun zwei moderne Gaskesselwagen der Epoche VI aus. Auf den ersten Blick fallen die hochwertige Lackierung und die hervorragende Beschriftung der beiden Modelle auf. Der Kesselwagen von Wascosa kommt im schicken Blau daher, der Transgaz-Wagen dagegen in Weiß. Beheimatet sind beide Gaskesselwagen in Basel Bad Bf, also auch auf deutschen Anlagen glaubwürdig einsetzbar. Leider sind beide Wagen sozusagen vorbildfrei, was die konkrete Bauart betrifft. Tillig hat nämlich einen DR-Gaskessel der 1960er-Jahre samt falscher Bremserbühne einfach auf ein neuzeitliches Untergestell eines Kesselwagens der Gattung Zagkks gesetzt. Leider ist auch die Gesamtausführung der beiden Modelle eher schlicht ausgefallen. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Lackierung und Beschriftung*

KONTRA: *Freier Vorbild-Mix; einfache Umsetzung; Preis*

BESTELLNUMMERN: *15032 (Wascosa)/15033 (Transgaz)*

PREIS: *je 44,90 Euro*

URTEILE: 3 Schluss-Signale

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar



Während der blaue TT-Waggon von Wascosa ein Sonnenschutzdach trägt, kommt das Transgaz-Fahrzeug ohne dieses aus.



Eine Bereicherung des H0-Zubehörsegments ist die Garagenreihe von Busch. So richtig gut sieht sie aber erst dezent gealtert aus.

Der H0-Bausatz „Reihenschuppen“ zeigt, dass Busch in Sachen Lasercut nicht nur auf Superlative setzt.

Bastelbuden

Oft sind es nicht die spektakulären Bausätze, über die sich der engagierte Modellbahner besonders freut. Vielmehr sind es kleine Dinge am Rande, die begeistern. Das hat auch Busch erkannt und setzt mit dem neuen Bausatz der Schuppenreihe ganz auf die Vorliebe vieler Bastler für Hinterhof- und Gewerbeszenen. Der Bausatz entspricht der gewohnt guten Qualität der bisherigen Lasercut-Bausätze aus Viernheim, die Gestaltung ist überzeugend. Die vier Garagen entstehen allerdings durch einen kleinen Trick: Auf einem gemeinsamen Pressspan-Grundkörper werden die unterschiedlichen Außenwände aus Echtholz- und Wellpappe aufgeklebt. Daher können die Schuppen leider nicht einzeln aufgestellt werden. Ratsam ist auch eine leichte Alterung, die das Ensemble gleich viel realistischer aussehen lässt. Die Tore lassen sich öffnen, der Preis dafür sind allerdings grobe Scharniere. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Ansprechende Konzeption; sehr gute Passgenauigkeit*

KONTRA: *Grobe Scharniere; ungealtert mit sterilem Aussehen; nicht einzeln einsetzbar*

BESTELLNUMMER: *1454*

PREIS: *29,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 3½



Ab 45 000 Euro zu haben: Ob sich Papa die neue E-Klasse wohl leisten kann? Der Sohnemann wünscht es sich doch so doll …

Die Wiking-Miniatur der aktuellen E-Klasse von Mercedes überzeugt in allen Belangen.

Oberklasse

Der „gute Stern auf allen Straßen“ glänzt auch im Maßstab 1:87 als Neusilber-Ätzteil auf der Motorhaube der E-Klasse, auch wenn der Werbespruch heute nicht mehr verwendet wird. Wiking hat bei der Modellumsetzung der Nobellimousine alles gegeben: Sauberste Lackierung mit Metallic-Effekt, verchromt wirkender Kühlergrill und feine silberfarbene Zierleisten schmücken die Karosserie. Die Rückspiegel sind tatsächlich spiegelnd. Durch die exakt eingesetzten Fenster fällt der Blick auf das sehr realistisch wirkende Interieur. Die ockerfarbene Sitzlandschaft ist zwar nicht aus Leder, aber fein detailliert. Ein zierliches Lenkrad und ein freistehender Rückspiegel ergänzen das Innere, das man auch durch das transparente Dach hindurch inspizieren kann. Feine Nachbildungen der Originalfelgen komplettieren den gelungenen Auftritt der neuen Wiking-Modelle, die zunächst in zwei Farben erhältlich sind. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; sehr gute Detaillierung und Lackierung; Inneneinrichtung; Mercedes-Stern; Felgen*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *022701/02*

PREIS: *16,99 Euro (UVP)*

URTEILE: 4½

KOMPAKT

Fleischmann: F-z 120 für N



„Ommis nimmt man immer wieder gerne“, auch wenn die Muldenkippwagen in der Epoche IV die Gattungsbezeichnung F-z 120 erhielten. Fleischmann überarbeitete die früheren Roco-N-Modelle und spendierte ihnen eine Kurzkupplungskinematik, die unauffällig im offenen Fahrzeugrahmen integriert wurde. Die immer noch sehr gute Detaillierung entspricht der des Vorgängermodells. Die entsprechend der späten Epoche IV einfarbig lackierten Wagen wünscht man sich auch in weiteren Versionen. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Unauffällige Kinematik; Detaillierung und Finish*

KONTRA: *Modelle laufen etwas schwergängig*

BESTELLNUMMER: *844101*

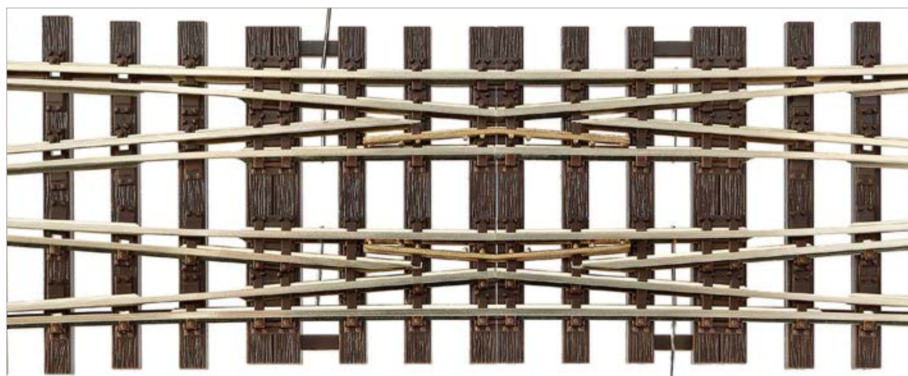
PREIS: *39,90 Euro (UVP 2er-Set)*

URTEILE: 4½

Aus 42 Einzelteilen einschließlich des Stelldraht-Lochschutzes (weiß) setzt sich Rolf Weinerts neue Doppelte Kreuzungsweiche für H0 zusammen.

In diesen Tagen wird Geschichte im Bereich des Gleisbaus in 1:87 geschrieben, denn eine Doppelte Kreuzungsweiche mit nahezu perfekter Nachbildung erscheint von Weinert.

„Meine DKW"



Trotz der zierlichen Ausführung im Kreuzungsbereich fahren alle Fahrzeuge mit Radsätzen gemäß NEM und RP 25 über die DKW.

Ein Paukenschlag war die maßstäbliche Nachbildung einer Weiche des großen Vorbilds im Maßstab 1:87. Weinert präsentierte sein Modell der EW-190-49-1:9 auf der Spielwarenmesse 2010 unter dem Markennamen „Mein Gleis". Ausgeliefert wurde das Prachtexemplar im Juli 2012. Doch was

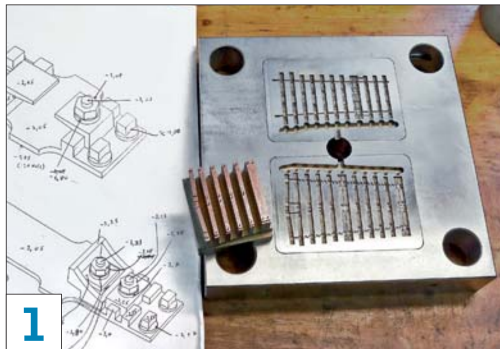
verbirgt sich hinter der kryptischen Bezeichnung? EW steht für einfache Weiche, 190 gibt den Bogenradius in Metern an, 49 steht für das Schienenprofil S 49, 1:9 für die so genannte Neigung. Statt der auf der Modellbahn üblichen Angabe des Abzweigwinkels (zum Beispiel „15 Grad“) wird beim Vorbild die Neigung angegeben. Eine Neigung von 1:9 bedeutet, dass der Abstand der sich verzweigenden Gleisachsen nach neun Metern genau einen Meter beträgt. Der Bogen von 190 Metern lässt beim Vorbild das Befahren mit maximal 40 km/h zu, es handelt sich bei der von Weinert zunächst gewählten Weiche um die kleinste Regelweiche des großen Vorbilds, zumindest wenn man Weichen mit geradem Herzstück betrachtet.

Kürzere Bauformen der einfachen Weichen werden erreicht, wenn der Bogen durch das Herzstück weiterläuft, es entsteht dann eine Weichenneigung von 1:7,5. Läuft der Bogen gar durch den gesamten Bereich der Weiche weiter, ergibt sich die Neigung von 1:6,6. Diese EW-190-49-1:6,6 hat Weinert mittlerweile auch im Programm. Der Bogenradius beträgt bei beiden Weichenformen im Modell 2180 Millimeter. Die zu diesen Weichen passende Doppelte Kreuzungsweiche (DKW) wäre eine mit 190 Metern Bogenradius und einer Neigung von 1:9.

Die neue DKW kommt mit kompakten Maßen

Rolf Weinert will seine Produktlinie im gleichen Stil fortsetzen, doch bei der DKW nimmt er einen oft geäußerten Wunsch nach verkürzten und dennoch vorbildentsprechenden Weichenbauformen auf. Die Kreuzungsweiche wird daher mit einem Bogenradius von 1450 Millimetern ausgeführt. Die Weichenneigung beträgt 1:6,6. So ist eine Baulänge von nur 341 Millimetern möglich. Trotzdem wirkt die DKW schlank und elegant.

Die Erfahrungen, die Rolf Weinert mit seinen Weichen bislang in der Entwicklung, beim Formenbau und in der Produktion gemacht hat, ließen ihn optimistisch sein, das Sortiment bald mit einer Kreuzungsweiche abrunden zu können. Doch der Teufel steckt im Detail. Von der Entwicklung bis zum Abschluss des Formenbaus beschäftigte Weinert eine Fachkraft allein zwölf Monate. Erst nach rund eineinhalb Jahren waren zunächst einmal die Formen für Schwellenband und Radlenker gebrauchsfertig. Bei der Nachbildung der Schienenbefestigungen traten Probleme auf, die auch den anderen Gleisanbietern bekannt sind, aber von diesen mit verein-


1

Für die Entwicklung und den Bau der Schwellen-Spritzgussform wurde viel Zeit aufgebracht. Links ist eine von mehreren Erodierformen aus Kupfer zu sehen.

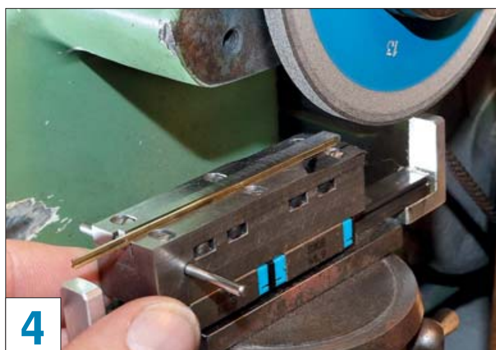

2

Enorm viele Details wurden in die Spritzgussformen eingearbeitet, damit Schwellen und Schienenbefestigungen perfekt nachgebildet werden können.



3

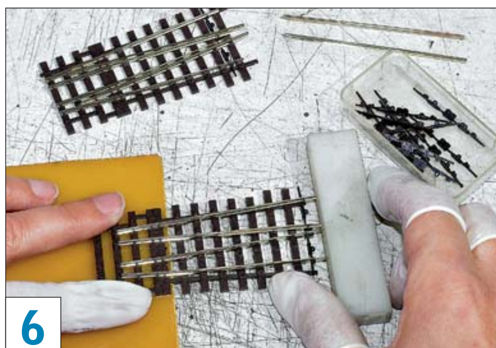
An den Weichenzungen werden die Schienenfüße in Teilbereichen mit einer Fräse verschmälert, damit sie biegsam werden und sauber anliegen.


4

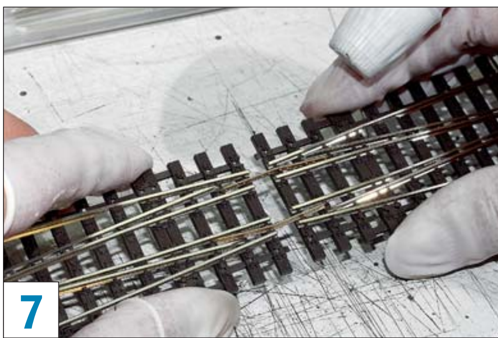
Im nächsten Arbeitsgang werden die Profilenden der Weichenzungen abgerundet und beschliffen, damit sie sicher befahrbar sind und exakt anliegen.


5

Durch die beim Fräsen und Schleifen entstehenden Materialspannungen verkrümmen sich die Schienenprofile. Sie müssen daher neu ausgerichtet werden.


6

DKW-Montage: Jeweils vier Weichenzungen wurden in die Stellvorrichtung eingefädelt und in den Schwellenrost geschoben. Nun werden sie ausgerichtet.



Der Kreuzungsbereich der DKW besteht aus zwei spiegelbildlichen Baugruppen, die nach der Montage der inneren Radlenker zusammengeschoben werden.



Nach der Montage aller Profile werden bei der fertigen Kreuzungsweiche, gesichert in einer Schablone, einige Profile exakt mittig nachgeschoben.



Dicht nebeneinanderliegende Gleisprofile mit gleicher Polarität werden auf der Rückseite punktverschweißt, um eine hohe Festigkeit zu gewährleisten.

FOTOS: MICHAEL BUTKAY (1), MARKUS TIEDTKE (11)



Die feinen Details der DKW treten erst nach der farblichen Behandlung deutlich hervor.

fachten Schienenbefestigungen umschifft werden. Weinert aber wollte die Verschraubungen mit vorbildgerecht engem Abstand darstellen. Zur perfekten Nachbildung waren bis zu vier Kupfer-Erodierformen notwendig, mit denen nacheinander alle Einzelheiten in die Spritzgussform eingebrannt wurden.

Als Problem erwiesen sich Materialspannungen bei den Schienenprofilen, die beim Fräsen und Schleifen entstehen. Doch ohne diese Arbeitsgänge ist ein exaktes Anliegen der Weichenzungen nicht zu erreichen. Mit speziellen Werkzeugen werden die Profile daher nach der Bearbeitung gerichtet, bevor sie in die zierlichen Schienenbefestigungen eingefädelt werden können.

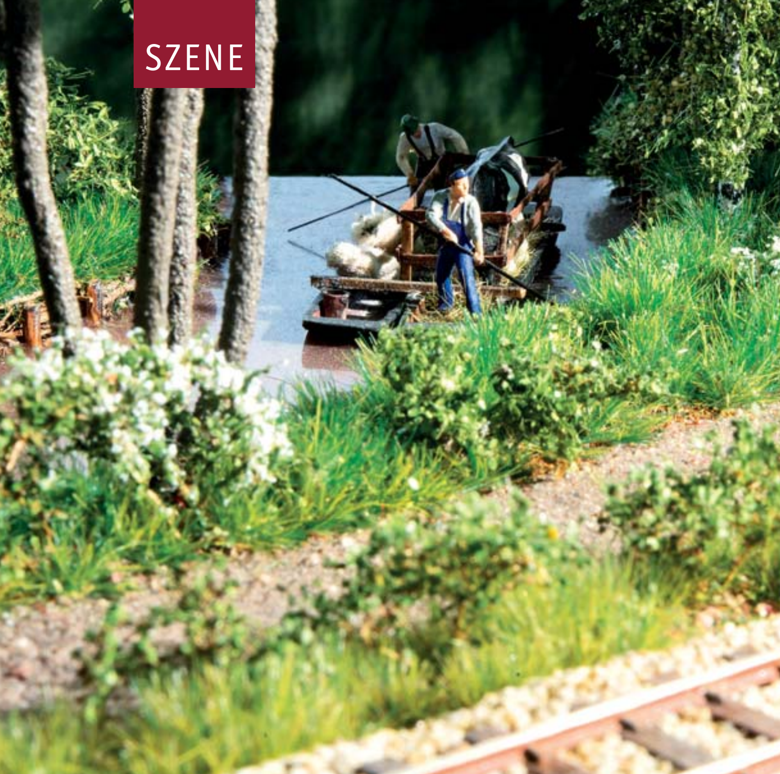
Gegenüber einer einfachen Weiche mit nur zwei Zungenschienen müssen bei der DKW zwei mal vier Zungen bewegt werden. Zwei Stellvorrichtungen und -motoren sind dafür erforderlich. Die passenden motorischen Weichenantriebe bietet Weinert in seinem Sortiment an.

Der gewählte Bogenradius von 1400 Millimetern lässt nur wenig Spielraum bezüglich der Rillenweiten im Bereich der Weichenzungen und der Kreuzung. Weinert ist es aber gelungen, diese Zwischenräume für die Spurkränze gemäß der neuen NEM 310 einzuhalten. Alle Radsätze mit einem Innenmaß zwischen 14,3 und 14,4 Millimetern rollen problemlos durch die DKW, wie die ausgiebigen Tests bei Weinert gezeigt haben. Modellbahner mit Roco-, Fleischmann- oder Tillig-Modellen können ihre Fahrzeuge sorglos auf das Weinert-Gleis stellen. Auch RP 25-Radsätze machen keine Probleme. Nur Modelle von ESU mit einem Radsatzinnenmaß von 14,1 Millimetern (Universalradsatz auch im Märklin-System) meistern die neue DKW nicht. Für RP 25-Fine-Radsätze (Innenmaß 14,6 bis 14,7 Millimeter) wird eine gesonderte DKW-Version angeboten.

Aufwendige Produktion für beste Ergebnisse

Die Produktion der DKW zeichnet sich durch sehr viele Arbeitsschritte und Handarbeit aus. Die Herstellung nur einer Kreuzungsweiche verschlingt rechnerisch allein zwei Stunden reine Arbeitszeit, nicht eingerechnet sind Logistik und Versand. Tatsächlich aber werden zur Rationalisierung Arbeitsschritte für mehrere Weichen zusammengefasst. Insgesamt kommt es zu 40 Arbeitsvorgängen je Weiche. Da steht zunächst die Herstellung der Kunststoffschwellenbänder an. Die Form wirft zwei verschiedene für den Kreuzungs- und Außenbereich der Weiche aus. Gebraucht werden diese je zweimal, da sich die Kreuzung spiegelbildlich zusammensetzt. Im Messing-Schleuderguss werden die Radlenker angefertigt. Die Stellvorrichtung besteht ebenfalls aus Messinggussteilen, die dann in eine Spritzgussform eingelegt werden, um mit drei isolierenden Kunststoffteilen verbunden und ummantelt zu werden. Ein Stellmechanismus nur aus Kunststoff würde über kurz oder lang an der Bohrung für die Stelldrahtaufnahme brechen. Am Ende der Montage wurden insgesamt 40 Profile und Einzelteile montiert, dazu kommt die Punktverschweißung der Schienenprofile und Stromanschlüsse.

Wer die neue DKW in der Hand gehabt hat, wird von den vielen feinen Details in den Bann gezogen. Selbst bei einem Betrachtungsabstand von über einem Meter kann man die Detaillierung genießen. Allerdings sollten die Gleise zuvor eingefärbt und die Details mit fast trockenem Pinsel hell graniert worden sein, ganz so wie bei der Technik, die man vom Modellgebäudebau her kennt. □ *Markus Tiedtke/abp*



Trotz der teilweise nur geringen Tiefe der Module sind die stimmungsvollen Motive entlang der Strecke in der Wirkung überzeugend. Hier wird eine Kuh in einem Doppelkahn befördert.

Am typischen Spreewald-Haus mit Strohdeckung darf die Anlegestelle für den Kahn nicht fehlen. Nur eine einzige Frau in passender Tracht ist als Preiser-Figur erhältlich.





Mario Lerkes zweite Spreewald-Modellbahn sollte besser werden als die vorherige Anlage. Auf der „Erlebnis-Modellbahn" 2016 in Dresden konnte man das Ergebnis bewundern.

Spreewaldguste

Vier Nägel pro Schwelle, 400 pro Meter Schmalspurgleis, 144-mal vorsichtiges Eindrücken pro Weiche. Mario Lerke nimmt sich Zeit für seine Modellbahn. „Ist das keine Fronarbeit?", frage ich den Erbauer der H0m-Modulanlage. „Nein das finde ich nicht, ich hab´ da Spaß dran", antwortet er mir. Mit dem perfekten Gleisbau steht und fällt der erste Eindruck, zumindest aus der Sicht der Spezialisten und Fachleute. Lerke verwendet das Selbstbau-Gleis von Hobby-Ecke Schumacher: Code-70-Schienenprofile, Echtholzschwellen und feine Gleisnägel. In der sechs Millimeter dicken Korkunterlage



Als 99 5633 in DR-Beschriftung passt das Weinert-Modell perfekt auf die Strecken der Spreewaldbahn in der Epoche III.

finden die Nägel sicheren Halt. „Man muss nur darauf achten, dass man sie schräg zum Profil hin, mit zirka 20 Grad eindrückt. Dann gibt es keine Probleme“, erklärt mir Lerke und ergänzt: „Die ersten habe ich gehämmert, das war ein Fehler.“ Dann entstehen wegen der nicht dosierten Kraft Unebenheiten im Gleis. Typisch für die Spreewaldbahn ist die Art der Gleisbettung. „Kies war im Spreewald genug vorhanden, der wurde ein bisschen mit Schotter vermischt. Ich habe gelb-braunen Kalkstein-Dolomit-Schotter von Jeweha-Modelbouw aus Belgien verwendet, das kommt dem Original recht nahe.“

In Senftenberg groß geworden, lag es für Lerke nahe, sich an der näheren Umgebung zu orientieren: „Ich verbinde da einfach mehr damit. Natürlich gibt es auch viele andere schöne Strecken, im Harz oder in Sachsen. Aber damit kann ich nicht so viel anfangen. Ich mag zum Beispiel auf der Anlage keine Berge und Tunnelportale. Verdeckte Bahnhöfe, das ist nichts für mich.“ Mario Lerke hat sich lieber etwas anderes einfallen lassen. „Im Spreewald geht es um die Verbindung von Wasser, Wald und Bahn. Ich stehe auf Wasser.“ Daher die vielen Brücken? „Ja, die brauchte ich, um die Sache aufzulockern. Entstanden sind sie ganz unterschiedlich, eine aus einem tschechischen Ätz-Bausatz, andere aus Messing im Selbstbau. Auf dem Modul mit der Doppelbrücke stammt diejenige für die Eisenbahn aus einem Auhagen-Bausatz. „Allerdings verfeinert“, erklärt Lerke. „Für den Holzbohlenbelag nehme ich Furnier, in dünne Streifen geschnitten. Im

Berge und Tunnel sucht man vergeblich

Mit viel Gespür wurden die epochentypischen Details arrangiert, von den passenden Straßenfahrzeugen bis hin zu den Lampen und Schildern. Der VT 137 561, entstanden aus einem Weinert-Bausatz, ist wie die meisten Triebfahrzeuge auf der Anlage mit Sound ausgerüstet.

Internet fand ich auch eine superdünne Ausführung, damit sind die Böden der Güterwagen ausgelegt." Und die Straßenbrücke mit der integrierten Schleuse? „Die gibt es wirklich so, sie ist dem Original in der Nähe von Straupitz nachgebaut. Es gibt im Internet eine Website, da sind sämtliche Schleusen aufgeführt, die es im Spreewald gibt. Doch nur eine einzige liegt unter einer Straße." Das so genannte Guillotinenwehr wird noch funktionsfähig gemacht, doch noch ist es nicht so weit. Die Bastelzeit lässt sich eben doch nicht ins Unendliche dehnen, auch wenn es manchmal richtig hart kommt: „Vor der Ausstellung in Dresden habe ich auch mal 20 Stunden pro Tag an der Anlage gebaut", gesteht Lerke. Ein neues Modul wird dann ausnahmsweise auch mal innerhalb von drei Tagen fertig. Insgesamt besteht seine zweite Spreewald-Anlage aus 33 Modulen und Segmenten. Mit



In der tiefstehenden Abendsonne kommen die Qualitäten der Landschaftsgestaltung und die Details an der Lok „Spreewald" gut zur Geltung.



Einer der Kanäle wird von zwei Brücken überspannt. In die hinten liegende Straßenbrücke ist eine Schleuse integriert. Aus der Fisch-Perspektive wirkt auch Schmalspur imposant.



Auf allen Modulen sind zahlreiche kleine Szenen nachgebildet. Der Wolga mit hochrangigen Persönlichkeiten hat dummerweise eine Reifenpanne. Doch die Mechaniker aus der Werkstatt nebenan sind schon zur Stelle. Man beachte die geöffnete Heckklappe und die nachgebildete Bremstrommel.

dabei ist auch der Nachbau des Bahnhofs Straupitz auf gut sechs Metern Länge, der in Dresden nicht ausgestellt war. Woher nimmt man die Zeit für so ein Mammut-Projekt? „Ich bin von Beruf Baumaschinenfahrer und in ganz Deutschland unterwegs. Da ist es ein Vorteil, wenn man abends in der Pension sitzt. Dort habe ich über 500 Bäume selbst gebaut." Das spart Geld: „Eine Kiefer kostet mich vielleicht 1,50 Euro, eine große Pappel fünf bis sieben Euro. Anders könnte man sich das nicht leisten. Zirka 30 Bäume auf der Anlage sind Fertigmodelle." Auch die Gebäude sind zum größten Teil im Selbstbau entstanden. Eine Ausnahme ist zum Beispiel das Spreewaldhaus auf dem Aufmacher-Bild. „Das stammt von Heljan und passte durch die kleinen Abmessungen ideal." Das Strohdach stammt aber nicht aus dem Bausatz, oder?

„Nein. Ich habe mich da richtig kundig gemacht, wie das im Original aussieht", erklärt Lerke. „Für das Dach habe ich im Prinzip Bärenfell verwendet. Das Haar wurde so lange runtergeschnitten, bis es wie im Original aussah. Etwas Besseres habe ich nicht gefunden." Es wurde aber nicht etwa der Teddy aus der eigenen Kindheit seines Plüsches beraubt, das Fell, drei Zen-

Das Strohdach entsteht aus Bärenfell

timeter lang, stammt vielmehr aus dem Bastelladen: „Ich habe es bis auf vier oder fünf Millimeter vorsichtig mit einem elektrischen Haarschneider abgeschält."

Der Bahnhof Werben aber entstand, wie die meisten der anderen Gebäude auf der Anlage, aus gefrästen Kunststoffplatten. „Ich bin mehrmals an der früheren Spreewaldbahn gewesen und habe Hunderte von Bildern gemacht", erinnert sich Mario Lerke. Daraus entstanden Zeichnungen, die schließlich am PC umgesetzt wurden. Eine kleine CNC-Fräse setzte alles ins Modell um: „Fenster, Türen und Wände, das besteht alles aus einem Stück." Zuerst wur-

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0m-Ausstellungsanlage in Modul- und Segmentbauweise**
- **Größe:** 8,5 m² gestaltete Fläche
- **Erbauer:** Mario Lerke
- **Bauzeit:** Zirka zehn Jahre
- **Epoche:** III
- **Gleislänge:** 80 Meter, 37 Weichen
- **Fahrbetrieb:** Digital DCC
- **Gleismaterial:** Schumacher-Code 70
- **Rollendes Material:** Bemo, Lok-Schlosserei, Melzer Modellbau, Modellbahn im Detail, Präzisionsmodellbau Heinrich, Tillig, Weinert



Noch immer steht die VI K (Bemo) mit ihrem Güterzug (Ladegut: Beton-Hohlblocksteine von Kotol) auf derselben Brücke. Ob wohl der Polizeieinsatz die Weiterfahrt behindert?



Die Wendeschleife bietet genügend Platz für die Gestaltung der abwechslungsreichen Spreewald-Landschaft mit Kanälen, Wäldern, Wiesen und Äckern sowie den typischen Gebäuden.

den die Fensteröffnungen ausgefräst, Schicht für Schicht folgten Fensterrahmen, Fensterstöcke und schließlich das Ziegelmauerwerk. „Pro Wand brauchte ich für das Fräsen zirka vier Stunden." Als Werkstoff dienten drei Millimeter starke HPL-Schichtstoffplatten. „Das ist gepresstes Papier, das beidseitig mit Kunststoff beschichtet ist. Es ist sehr hart, das kann man wunderbar fräsen. Und die weiße Oberfläche hat eine Struktur wie Putz, das ist ideal."

Zum Spreewald mit den vielen Flussarmen und Kanälen gehören auch passende Schiffe: Alle größeren Kähne stammen von Langley aus England. Die Weißmetall-Bausätze sind für die Spur 00 (Maßstab 1:76) gedacht. „Die passen trotzdem perfekt", sagt Lerke. „Oft sind die Bänke selbst gebaut, zum Beispiel auf dem Boot mit den vielen Fahrgästen. Das ist ein Haufen Arbeit. Den Doppelkahn mit Kuh habe ich auf einem alten Bild in einem Spreewaldbuch von Erich Preuss gefunden. Die Kähne waren mit Stangen verbunden, damit nichts kippt. Darauf war eine kleine Box, damit die Kuh nicht ausbrechen kann."



Eine V 10 c (Präzisionsmodellbau Heinrich) rangiert einen aufgebockten G-Wagen in das Anschlussgleis des Getreidesilos. Verladen werden die Getreidesäcke mit einem Gabelstapler.



Den VT 133 523 „Fliegender Spreewälder" gab es von Bemo. Auch in H0 muss der Busfahrer auf die ins Straßenprofil ragenden Baumkronen achten.

Wichtig sind auch die Straßenfahrzeuge: „Auf der Anlage wollte ich unbedingt auch zeitgenössische Reisebusse. Die Spreewaldbahn war ja auf den Personenverkehr angewiesen. Doch als die Busse aufkamen,

Busse verdrängen die Bahn, auch im Modell

war's eigentlich zu Ende. Die Leute gingen von der Schiene, die ja viel langsamer war, auf den Bus. Daher wurde eine Strecke nach der anderen eingestellt." Im Bild links ist die drohende Konkurrenz zu sehen. „Leider habe ich die weißen Ringe an den Bäumen nicht mehr geschafft." Dafür punktet der Bus mit Inneneinrichtung und reichlich Fahrgästen. Neben der offenen Tür steht der Fahrer, um gleich Koffer in den ebenfalls geöffneten Gepäckraum zu laden.


Der Bahnhof Werben besitzt nur ein Bahnsteig-, aber mehrere Gütergleise. Die „Spreewald“, ein Modell von Weinert, wartet auf die Weiterfahrt mit ihrem typisch kurzen Personenzug. Das Bahnhofsgebäude entstand vollständig im Selbstbau aus gefrästen Kunststoffplatten.

Trotz des hohen Aufwandes geht die Freude nicht verloren: „Das ist doch das einzige Hobby, das jeden Aspekt beinhaltet, vom Landschaftsbauer bis zum Tischler, vom Grafiker bis zum Architekten, sogar das ist man ja stellenweise.“ Dann erinnert sich Mario Lerke an eine Radiosendung, in der gefragt wurde: „Wie würden Sie den Begriff Hobby beschreiben?“ Die Antwort war damals: „Maximaler Aufwand bei geringstem Nutzen.“ Das trifft es exakt! So entstehen Anlagen der Superklasse, an denen man sich kaum satt sehen kann. Falls es Ihnen ähnlich geht: In bewegten Bildern können Sie die „Spreewaldguste“ in der demnächst erscheinenden DVD-Folge 49 von „Modellbahn-TV“ bewundern. □ *abp*


Fast alle Modellgebäude sind mit sehenswerter Inneneinrichtung und Beleuchtung ausgestattet. Teilweise sind die Modelle am Anlagenrand mit offenen Wänden platziert, so dass alle Details für die Zuschauer gut erkennbar sind.


An der Ladestraße in Werben wartet ein aufgebockter Staubsilowagen auf die Abholung. 99 5633 wird ihn gleich in ihren kurzen Güterzug einreihen.

FOTOS: BAUER-PORTNER



„Korbinian unterwegs" ist eine neue Rubrik für alle Leser, die gerne Ausflüge machen. In loser Folge wollen wir damit attraktive Ziele präsentieren.



Märklin erleben

Immer einen Besuch wert ist das Märklin-Museum in Göppingen. Während sich bei den alle zwei Jahre stattfindenden Märklin-Tagen die Menschenmassen durch die Ausstellung schieben, ist das Museum sonst an den meisten Tagen im Jahr nicht überlaufen. Früher befand sich das Museum im Werk 3 in der Holzheimer Straße. Dieses Werksgelände wurde allerdings bereits vor einigen Jahren verkauft. Damals bot sich das leer stehende Gebäude des ehemaligen Plana-Küchenlands direkt an der alten B 10 am Ortseingang von Göppingen für die Museumsräumlichkeiten geradezu an. Heute wird dort auf über 1000 Quadratmetern mit vielen Exponaten die Firmengeschichte veranschaulicht. Vom Mädchenspielzeug bis hin zur digital gesteuerten Modellbahnanlage wird das breite Spektrum historischer und aktueller Märklin-Produkte dokumentiert. Im Museum integriert ist ein großer



FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER (2), ANDREA TOLL

Das Märklin-Museum ist am Ortsrand von Göppingen gelegen.

Aktuelle Märklin-Produkte treffen auf Schätze aus der Vergangenheit

„Märklin Store", in dem das gesamte Märklin-Angebot erworben werden kann: Loks, Zubehör und Fachberatung sozusagen aus erster Hand. Und natürlich gibt es im Fan-Shop weiterhin viele Sonderprodukte für Liebhaber. Sammler erhalten hier die begehrten Museumswagen, die auch in Zukunft nur den Besuchern des Museums vorbehalten bleiben. Besonders beliebt ist auch die Märklin-Fundgrube. Dort können Modelle mit kleinen Fehlern bei der Bedruckung oder Verpackung preiswert erworben werden.

Die Anreise zum Märklin-Museum ist auch mit der Eisenbahn möglich. Zielbahnhof ist Göppingen, 42 Kilometer vor den Toren Stuttgarts gelegen. Im Bahnhof der Kreisstadt halten die schnellen IRE-Züge Stuttgart – Lindau sowie vereinzelte IC-Züge. Vom Bahnhof aus sind es rund 30 Minuten Fußweg zum Museum. Der Weg ist sehr gut ausgeschildert und ein Teil der Route „Industriekultur im Filstal". Auf diese trifft man, wenn man die Bahnhofsgleise und die Fils über den großen Fußgängersteg Richtung Süden verlässt. Wer lieber mit dem Bus fährt, erreicht die Haltestelle Ulmer-/Reutlinger Straße mit den Linien 1, 6 und 7688. VVS- und Filsland-Fahrkarten und auch das Baden-Württemberg-Ticket sind im Bus gültig. ☐ *kf*

Besucherinformationen

Das Märklin-Museum ist Montag bis Samstag von 10 bis 18 Uhr durchgehend geöffnet. An Sonn- und Feiertagen ist das Museum geschlossen. Eine Ausnahme bilden die verkaufsoffenen Sonntage der Stadt Göppingen. Der Eintritt ins Museum ist grundsätzlich frei. Der Zugang ist selbstverständlich barrierefrei. Das Märklin-Museum finden Sie in der Reutlinger Straße 2 in 73037 Göppingen. Weitere Informationen sind unter der Tel.-Nr. (07161) 608289 und im Internet unter www.maerklin.de erhältlich.

Historische Kalender 2017

Klassische Schwarzweißfotos im Großformat



Reichsbahn-Dampf

Die 13 meisterhaften Motive zeigen spektakuläre und seltene Dampfbespannungen, eingebettet in herrliche Landschaften oder vor schweren Zügen auf Hauptstrecken. Die ausgewählten Fotos sind auch eine gute Erinnerung an eine untergegangene Welt.
Inklusive Video-DVD „01 118 – Faszination Schnellzugdampflok" der RioGrande-Filmprofis mit 58 Minuten Laufzeit. Ein Porträt dieser stolzen 01 mit alten Windleitblechen. Mit historischen Szenen aus ihrer Zeit in Dresden und Saalfeld und einer Rekordfahrt vor einem 17-Wagen-Schnellzug.

Best.-Nr. 581609 · € 19,95



Reise durchs Ruhrgebiet

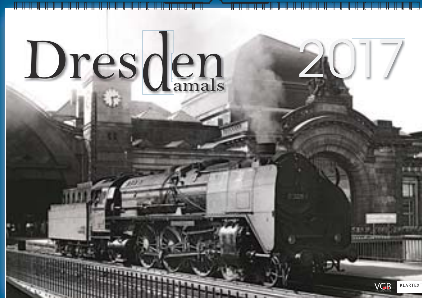
Begeben Sie sich mit diesem außergewöhnlichen Kalender auf eine Reise durch das Ruhrgebiet in der Vor- und Nachkriegszeit. In diesem bedeutenden Industrie- und Bergbaugebiet spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle: Die junge Bundesbahn sorgte dafür, dass das Leben in Bewegung blieb. 13 außergewöhnliche Aufnahmen von Profifotografen machen diesen Kalender zu einem eindrucksvollen Dokument der Zeitgeschichte. Die Eisenbahn spielt zwar die Hauptrolle, die Bilder zeigen aber auch viel Atmosphäre am Rande.

Best.-Nr. 581611 · € 9,95

Die schönsten Motive und die besten Fotografen

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm, mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

Unsere Kalender finden Sie unter www.vgbahn.de/kalender mit Übersicht aller Kalenderblätter



Dresden damals

Elbflorenz, wie die sächsische Metropole auch genannt wird, ist seit über 150 Jahren ein pulsierender Verkehrsknoten. Dieser Kalender erinnert an den Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr sowie an die Elbschifffahrt zwischen den Goldenen Zwanziger Jahren bis in die frühe DDR-Zeit

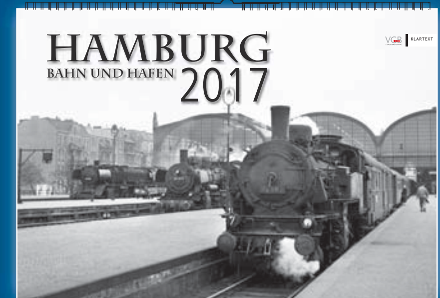
Best.-Nr. 581620 · € 9,95



Berlin Ost–West

Faszinierende Aufnahmen aus einer geteilten Stadt dokumentieren den regen und interessanten Schienenverkehr im Ost- und Westteil der Stadt unmittelbar nach dem Mauerbau und dem Ende des Dampflokeinsatzes durch die Deutsche Reichsbahn.

Best.-Nr. 581619 · € 9,95



Hamburg – Bahn und Hafen

Hamburg war besonders in der Vor- und Nachkriegszeit eine Stadt mit einem unwahrscheinlich vielfältigen und interessanten Bahnbetrieb. Dieser Kalender entführt Sie in die Epoche der 1930er- bis 1970er-Jahre. Mit stimmungsvollen Motiven des Bundesbahnfotografen Walter Hollnagel.

Best.-Nr. 581612 · € 9,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

Besuchen Sie uns www.facebook.de/vgbahn



Der belgische Spur-1-Club „Leuvense Spooreen Vrienden" stellte seine sehenswerte und überarbeitete Modulanlage auf der Intermodellbau 2016 in Dortmund wieder vor.

Großartige Kreisbahn

Wer als Besucher heute große Modellbahn-Messen besucht, kommt an ihnen kaum vorbei: Spur-1-Anlagen im Maßstab 1:32. Hört man doch schon von weitem die Dampflokgeräusche, das Zischen, Fauchen und Pfeifen. Auch der Dampf aus den Rauchgeneratoren, der dort in die Luft gepustet wird, ist nicht zu übersehen. Dies ist ein eindeutiger



Einige Landschafts-Module wurden für Dortmund mit einem großen Sägewerk und den dazugehörigen Anschlussgleisen ergänzt. Die 50 kommt von KM 1, die Köf II von Märklin.

Vorteil gegenüber kleineren Baugrößen. Oft stehen die Modellbahnfans in Zweierreihen vor den Gleisen und beobachten fasziniert, wie die ganz großen Loks ihre Runden drehen. Verglichen mit der Zeit vor 2000 sind die aktuellen Modelle, meist ausgestattet mit den neuesten Sounddecodern und kräftigen Rauchgeneratoren, mittlerweile relativ erschwinglich. Ob für den breiteren Markt, aber dennoch sehr fein detailliert, aus Göppingen oder Lauingen kommend, oder in Messing-Kleinstauflagen von nur 50 Stück, die einschlägigen Hersteller bieten eine große Auswahl an Modellen für den Spur-1-Markt an. Problematisch sind nur die Vorbestellfristen. Sind diese vor der Kaufentscheidung abgelaufen, bleibt oft nur der Weg über Online-Auktionshäuser, um seinen Liebling zu erwerben. Allerdings werden gängige Modelle oft wieder aufgelegt, auch wenn man schon mal mehrere Jahre warten muss.

Große Modellauswahl, aber kurze Verfügbarkeit

Dennoch besteht für Umsteiger die Möglichkeit, innerhalb eines absehbaren Zeitraumes in die große Spur einzusteigen. Der 1:32-Markt ist wesentlich größer als der für die Spur 0, wenn man die Modellauswahl betrachtet. Trotzdem liegen die Preise nicht sehr weit auseinander. Als problematischer erweist sich der Platzbedarf. Wer wie die belgischen Spur-1-Freunde als Club oder Verein auf Ausstellungen auftritt, ist weniger eingeschränkt als derjenige, der sein Spur-1-Hobby in den eigenen vier Wänden ausübt. Mit dem Standard-Radius von 2300 Millimetern ist man auch für große Dampfloks gut gerüstet, allerdings fahren die meisten Loks mit Einschränkungen auch auf dem kleinen Märklin-Radius von 1023 Millimetern. Ein stimmiger Eindruck entsteht mit solch einer Kombination nicht, aber der verfügbare Raum gibt letztlich den Minimalradius vor.



500 Wellblech-Dachplatten aus Alufolie reichten nicht ganz aus, um das große Gebäude komplett einzudecken und zu verkleiden. Also schuften die Arbeiter im Maßstab 1:32 noch an den letzten Quadratmetern.

Die Spur-1-Freunde aus Belgien verwenden die großen Radien, sie haben Platz.

Im September 2010 entstand bei einer Gruppe von Mitgliedern der „Leuvense Spooreen Vrienden" die Idee, solche Spur-



Im Inneren des Sägewerks, von außen gut einsehbar, bedient eine If-Feldbahn die große Gattersäge. Die Lok vorne stammt von der „Modellbau-Manufaktur" von Sven Engberding.



In der „Dunkelkammer" von Jean-Luc Declerck: Neben der Apotheke erstrahlt die Vespa-Werkstatt in hellem LED-Licht (Vespa-Roller von Asoa).

1-Modultreffen, wie sie in Deutschland zum Beispiel in Heilbronn stattfanden, auch in Belgien möglich zu machen. Also wurden Pläne für ein kleines Oval aus gemeinsamen Modulen mit Norm-Kopfplatten geschmiedet, das durch zusätzliche Module anderer Teilnehmer erweitert werden sollte. Die Modul-Kopfplatten sollten vom deutschen Club „IG Spur 1-Module Rhein-Neckar" aus Mannheim kommen. Immerhin war diesbezüglich das Rad nicht neu zu erfinden. Um herauszubekommen, auf welches Interesse das Projekt in Belgien stoßen würde, wurde im Forum der Zeitschrift „Modelspoormagazine" ein Thread eröffnet. Es gab positive Reaktionen aus Antwerpen, Gent, Aalst, Zelzate und Leuven. Das Projekt konnte also starten.

Belgier bauen Spur 1 nach deutschem Vorbild

„Von Lingen nach Gefrees", so hieß der ursprüngliche Entwurf der Anlage. Lingen war der industriell geprägte Anlagenteil von Albert De Gendt, Gefrees sollte noch gebaut werden. Beabsichtigt war, mit dem Ganzen eine zweigleisige Strecke irgendwo in Deutschland nachzubilden.

Die Länge der Module beträgt immer ein Vielfaches von 30 Zentimetern: 120, 150 oder nur 90 Zentimeter. Die Grundrahmen bestehen aus 18 Millimeter dickem Sperrholz, darauf liegen das zwölf Millimeter dicke Trassenbrett und die Gleisauflage aus Kork. Die Bogenmodule weisen einen Radius von 2550 beziehungsweise 2700 Millimetern auf. Die Anlage ruht auf einem Metallunterbau, der in nur wenigen Minuten zusammengesetzt werden kann. Am Unterbau sind auch die Träger für die Hintergrundkulissen und die schwarze Blende befestigt.

Im Jahr 2016 waren in Dortmund neben den Bogenmodulen zwei verschiedene Landschaftstypen zu sehen: Im Industriegebiet „Lingen" ist vor den Halbrelief-Gebäudekulissen ein kleines Bw untergebracht, basierend auf Vorbildern in Ottbergen und Rheine. Kohlebunker und Besandungsturm, auch die Bockkräne, alles ist im Selbstbau aus Messing und Polystyrolplatten entstanden. Die Vorbilder für die Bahngebäude stehen oder standen in Lingen. Alle sind als Holzkonstruktion mit aufgeklebten Wandplatten gebaut. Die Fenster stammen aus Bausätzen von „MiniArt", von Bünnig-Modellbau (gelaserte Holzfenster) oder sind Eigenbau-Produkte. Am langen Schuppen bestehen sie aus einer Plexiglasplatte. In diese sind Nuten eingefräst worden, in die anschließend grün be-



Die herrlichen Ziegelfassaden stammen von Bünnig-Modellbau. Vorbild ist das Werkstattgebäude von Schacht 1/2 der Zeche Holland in Gelsenkirchen.



Im Jahr 2015 wurde eine Diesel-Straßenbahnlinie nach belgischem Vorbild entlang des Industrie-Anlagenteils ergänzt, die unterhalb der Stützmauern am Bahnhof Lingen verläuft.



Das Gehäuse für den Triebwagen entstand aus gelaserten MDF-Platten im Selbstbau.

schichtete Drahtstücke eingeklebt wurden. Das Stellwerk und die großen Fabrik-Fassaden entstanden aus Teilen von Bünnig-Modellbau.

Die Anlage wird stetig erweitert und verbessert

Im Jahr 2015 wurde die Straßenbahnlinie ergänzt. Die Gebäude dafür wurden von Albert De Gendt gelasert. Auch der Triebwagen entstand auf diese Weise aus MDF-Holz. Das Fahrwerk stammt aus Großbritannien. Das große Vorbild ist eine belgische Diesel-Straßenbahn, es steht im Straßenbahnmuseum in Dilbeek.

Die Module auf der gegenüberliegenden Seite mit der Holzverladung wurden in dieser Form erstmals gezeigt. Auch Michel Van Cleemputte hatte anfangs die Modulkopfplatten gekauft. Zunächst baute er eine zweigleisige Strecke mit ein wenig Landschaft. Nun entstand die Idee, diesen Anlagenteil so zu ändern, dass er zu den anderen Modulen passt. Er wurde auf die gleiche Länge und Breite vergrößert, und 40 Zentimeter zusätzliche Landschaft wurden über die Gesamtänge von 6,3 Metern angefügt. Albert De Gendt zeichnete ein Sägewerk und die zugehörigen Maschinen als Basis für die entsprechenden Lasercut-Modelle. Michel baute die bei-

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Spur-1-Ausstellungsanlage in Modul- und Segmentbauweise**
- **Maße:** Zirka 7,5 x 12,5 Meter
- **Erbauer:** Leuvense Spooreen Vrienden
- **Bauzeit:** Sechs Jahre
- **Epoche:** III
- **Gleislänge:** 100 Meter, 13 Weichen
- **Fahrbetrieb:** Digital, DCC mit ESU-ECoS und Smartphone-App „Touchcab“
- **Gleismaterial:** Hegob, Hübner
- **Rollendes Material:** KM 1, Märklin, Wunder, Kiss u. a., Selbstbau



Kurzer Halt am Bahnsteig in Lingen. Das herrliche Modell der 62 kommt von KM 1, die Umbauwagen sind von Märklin/Hübner.



In der Baugröße 1 ist eine Detaillierung auch des Gebäude-Inneren fast zwingend. In den Bahnhofsarkaden ist eine gut besuchte Gaststätte untergebracht.

den Pendelstrecken (Normalspur und Feldbahn) und beschaffte die Fahrzeuge, eine Köf II und die Feldbahnloks.

Für die Intermodellbau 2016 haben sich die Belgier noch etwas Besonderes einfallen lassen: nächtliche Szenen in einer „Dunkelkammer". Verwendet wurde das Apotheken-Modul von Jean-Luc Declerck. Das Apotheken-Gebäude stammt aus einem Halbrelief-Bausatz von Bünnig und entspricht exakt einem Original-Vorbild. Das Innere wurde nach hinten erweitert, so dass ein vollständiges Gebäude und Platz für eine Inneneinrichtung entstanden. Die Vespa-Garage daneben entstand aus Spur-0-Elementen von Addie-Modell. Im Innenraum sind unter anderem Bausatzteile des „Field Tool Shop" von Tamiya zu sehen. Das ganze Modul und auch alle Gebäude und Autos bekamen eine LED-Beleuchtung.

Die belgische Anlage wurde sicher nicht zum letzten Mal ausgestellt. Auf die nächste Begegnung mit den Spur-1-Freunden darf man sich schon freuen. □ *fz/abp*

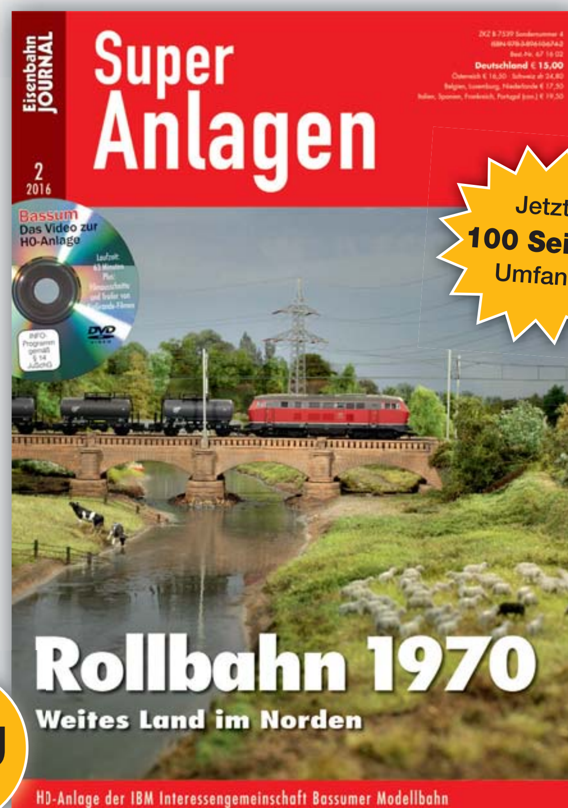


Auch das Stellwerk nach einem Vorbild in Lingen verfügt über eine komplette Inneneinrichtung. Während der Zugpausen wird es so für die Zuschauer kaum langweilig.

Das kleine Bw entstand nach Vorbildern in Ottbergen und Rheine. Eine realistisch gealterte 23 von KM1 wartet auf die Bekohlung.

FOTOS: FRANK ZARGES

7 Freunde – eine Anlage



Im Bremer Umland fanden sich sieben Modellbahnfreunde zusammen, um gemeinsam eine Großanlage nach norddeutschen Motiven zu bauen. Es entstanden der Bahnhof Bassum und – als Paradestrecke – ein im Allertal angesiedelter Streckenabschnitt nach dem Vorbild der berühmten „Rollbahn" sowie ein Hauptbahnhof, der vom Lüneburger Bahnhof inspiriert wurde. Natürlich sind auch ein großes Bw, ein Rangierbahnhof und mehrere Industrieansiedlungen vorhanden. Und selbst ein Überseehafen, nach Vorbildmotiven aus Bremerhaven, fehlt nicht. Die Detailgestaltung folgte dem Grundsatz „Dioramenqualität auf Großanlagenfläche". Ein Meisterwerk, vorgestellt in fantastischen Bildern – und auf der **beigefügten DVD** in einem 25-minütigen Anlagenporträt.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 140 Abbildungen, mit Video-DVD
Best.-Nr. 671602 | € 15,–

NEU

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de


Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



NEU

Schritt für Schritt *zur Traumanlage*

Schritt für Schritt und somit für jedermann bestens zum Nachbauen geeignet, stellt Karl Gebele eine typische kompakte Heimanlage vor: Von der Planung über Gleis- und Landschaftsbau bis zur Detaillierung werden alle Arbeitsgänge ausführlich beschrieben. Auf einer Fläche von knapp sechs Quadratmetern finden sich eine zweigleisige, elektrifizierte Paradestrecke und ein kleiner Bahnhof mit Bahnbetriebswerk an einer idyllischen Nebenbahn – eingebettet in eine märchenhafte Alpenlandschaft. Zwei Schattenbahnhöfe ermöglichen einen abwechslungsreichen Betrieb auf insgesamt drei Anlagenebenen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 681601 | € 13,70

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de


Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

25 Jahre große Emotionen für kleine Züge!

Es könnte doch noch mehr von seiner Sorte geben, dachte im Juni 1991 Edgar Dobler und berief einen Stammtisch in Rieden in der Oberpfalz ein. Zunächst fiel die Resonanz gering aus. Doch aus dem kleinen Häuflein wurde ein stattlicher Verein und der feierte im Juni 2016 sein 25-jähriges Bestehen.

„Weils net g'wusst ham, was no doa soll'n, hams ans Rathaus a Denkmal hig'stellt": Mit einem launigen Vortrag blickte der Vorsitzende Reinhard Roth auf die Geschichte des Modelleisenbahn-Clubs „Unteres Vilstal".

Zur Jubiläumsfeier waren Anfang Juni zahlreiche Mitglieder und ihre Angehörigen auf die Terrasse des Vereinslokals gekommen. Zum Stammtisch erschienen anfangs laut Roth nicht einmal zwei Handvoll, aber sie haben nicht aufgegeben. Mit der Zeit sei aus ihnen ein Club geworden, „denn sie haben gewerkelt und viel geschafft", berichtete Roth.

Der Eintrag ins Vereinsregister und die erste Ausstellung in der Riedener Mehrzweckhalle folgten 1994. „Im kommenden Jahr machen wir schon die 13.", so der Vorsitzende weiter. Im Jahr 1999 sei dann der Plan entstanden, die Vilstalstrecke von Amberg nach Schmidmühlen, welche 1988 stillgelegt wurde, im Maßstab 1:160 nachzubilden. Zunächst war der MEC in Kellerräumen des Riedener Rathauses und des Kindergartens untergebracht, seit 1998 dann im Dachgeschoss der Pension Rundblick. Ein Denkmal am Rathaus (eine alte Wagenachse auf einem Gleisstück der Vilstalstrecke), ein zweites am ehemaligen Standort des Riedener Bahnhofs (ein Formvorsignal), Ausflüge zu befreundeten Modellbahnvereinen in der Region und im nahegelegenen Ausland, Messebesuche in Nürnberg, München, Göppingen und Karlsruhe, später zusätzliche Arbeitsräume auf dem Dachboden des gemeindlichen Klosters Ensdorf: Roth hatte über vieles zu erzählen.



Der Vorstand des Modelleisenbahn-Clubs „Unteres Vilstal" in seiner derzeitigen Besetzung, wie sie bis 2018 bestehen soll.



FOTOS: MEC „UNTERES VILSTAL"

Zur Erinnerung an die Vilstalbahn Amberg – Schmidmühlen hat der MEC dieses Denkmal im Ort aufgestellt.

Selbstverständlich waren auch die Bürgermeister beider Gemeinden Gäste auf dem Fest des MEC mit seinen zwei Standorten Rieden und Ensdorf: „Bei unserem Modellbahnclub spielen die Begriffe Leidenschaft und Emotion eine tragende Rolle", so Riedens Rathauschef Erwin Geitner. Natürlich habe es auch beim MEC in den vergangenen 25 Jahren bewegte Zeiten mit Höhen und Tiefen gegeben, „aber es waren erfolgreiche Jahre". Geitner hob lobend die filigrane Arbeit an den Modellen hervor, die Handwerkskunst und die vielen Stunden intensiver und leidenschaftlicher Arbeit, die in so einer Anlage stecken. Er wünschte dem Verein weitere 25 erfolgreiche Jahre und hatte natürlich auch ein Spendenkuvert als kleine Unterstützung mitgebracht.

Großes Lob für das Engagement zollte auch Ensdorfs Bürgermeister Markus Dollacker und bekannte, neidvoll blicke er auf das, was der MEC in 25 Jahren auf seinen Anlagen und Dioramen geschaffen habe. „Ganz ehrlich, das schaffen wir zwei Bürgermeister nicht in dieser Zeit", meinte Dollacker. Für die Nutzung des Klosterdachbodens dankte Dollacker, „denn er hat sich von einem verstaubten, ungenutzten Stauraum zur Herberge einer packenden Miniaturwelt gewandelt". Zu danken sei den Modellbahnern auch für die stetige Kontrolle des alten Dachs und für die denkmalschonende Einhausung der vier Dachräume. Noch viele Jahre mit eifrigen Mitgliedern wünschte Dollacker dem Modelleisenbahn-Club und eine Spende werde folgen, versprach er.

„Wir hatten einmal acht, nun sind es nur noch drei", sagte der Vereinsvorsitzende Reinhard Roth, als er die Gründungsmitglieder Eduard Dobler, Dieter Baumer und Ingo Frohmader mit Ehrenurkunden und einem kleinen Erinnerungsgeschenk auszeichnete. Ein gemeinsames Abendessen auf der Terrasse des Vereinslokals mit anschließenden guten Gesprächen rundeten die Jubiläumsfeier ab.

Franz Schramayr, MEC „Unteres Vilstal"

Berichtigung

Durch eine bedauerliche Verwechslung ist in Heft 8 für die Regionaltagung Ost 2016 ein falscher Ausrichter genannt. Richtig ist: Die Regionaltagung Ost am 24. September wird vom Modell-Eisenbahn-Klub Berlin e.V. 1932, Firlstraße 16 A in 12439 Berlin-Oberschöneweide, ausgerichtet. Beginn 10.30 Uhr mit Begrüßung und Regionaltreffen; zirka 12.30 Uhr gemeinsames Mittagessen gegen Bezahlung; ab etwa 14 Uhr Besichtigung der Vereinsanlagen und Gedankenaustausch.

BDEF-Pressereferat

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Modellbauträume wurden wahr

Nachdem der Modellbau-Club der Siemens-Mitarbeiter (MCSM) in neue Clubräume in Feldkirchen eingezogen war, erfüllten sich die Mitglieder nun einen langgehegten Wunsch. Unter der technischen Leitung von Erhard Waretzi wurde ein 3D-Drucker mit zwei Druckköpfen für die Fertigung von selbst konstruierten Modellteilen entwickelt. Handelsübliche 3D-Drucker sind in der Anschaffung sehr teuer. So entschlossen sich die Mitglieder zum Eigenbau. Über eine interne Spendenaktion wurden die Anschaffungskosten finanziert. Die Beschaffung der benötigten Teile und der Zusammenbau erfolgten innerhalb von vier Wochen. Es können Modellteile bis zu einer Größe von 20 x 20 x 19 Zentimetern gedruckt werden. Selbst komplizierte Teile mit Überhängen sind möglich, da mit einem zweiten Druckkopf zuerst ein Stützmaterial gedruckt wird und darauf der eigentliche Teiledruck folgt. Konstruiert werden die Modellteile mit der Freeware „Sketchup Make“. Mit der ebenfalls frei zur Verfügung stehenden Software „Repetier Host“ werden die zuvor abgespeicherten Dateien für den 3D-Druck vorbereitet und an den Rechner des Druckers übergeben. Je nach Größe und Anforderungen kann ein Ausdruck zwischen wenigen Minuten und mehreren Stunden dauern. Damit alle Mitglieder sich mit der Konstruktions-Software vertraut machen konnten, veranstaltete der Verein an zwei Abenden ein Einführungsseminar. Wer aus dem Münchner Raum ebenfalls Interesse am Konstruieren und 3D-Druck hat, kann sich gern zum Vereinsabend (jeden Dienstag ab 17 Uhr) einfinden. Weitere Informationen zum MCSM gibt es auf der Homepage www.modellbauclub-mcsm.de.

R. Bitterberg, MCSM

VORBILD

Bis Do 01.09.

● Täglich Dampfzüge auf der Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, Hoorn ab jeweils 11 und 13.45 Uhr, Tel. (0031) 223533970, www.museumstoomtram.nl.

Bis So 30.10.

● Eisenbahnmuseum Gramzow, jeweils dienstags bis sonntags von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

Do 11.08.

● Sonderfahrt von Berlin zur Hanse-Sail nach Rostock, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

● Fahrbetrieb mit Dampf, Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn Betriebsgesellschaft mbH, Bahnhof 147, 6870 Bezau, Tel. (0043) 6644662330, www.waelderbaehnle.at.

Sa 13.08.

● Sommerfest im Bw Plagwitz, EMBB e. V., Schönauer Str. 113, 04207 Leipzig, Tel. (0341) 9682514, www.dampfbahnmuseum.de.

● Pendelverkehr Schönberg – Schleiz, Förderverein Wisentatalbahn e. V., Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, www.wisentatalbahn.de.

● Dampfzugfahrten Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.

Sa 13.08. und So 14.08.

● Neresheimer Bahnhofshocketse, Härtsfeld-Museumsbahn e. V., Dischinger Str. 11, 73450 Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

● Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 13.08. bis Mo 15.08.

● Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt zum Volkacher Weinfest nach Sonderfahrplan, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.

So 14.08.

● Sonderfahrt von Berlin zur Hanse-Sail nach Rostock, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

● Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

● Historische Dampfzüge Haltingen – Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

● Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.

● Pendelfahrten zwischen Neuhausen und Olbernhau,Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi e. V., Hofer Str. 105, 09224 Chemnitz OT Mittelbach, Tel. 0160 97472831, www.museumsferkel.de.

● Zayataler Schienentaxi fährt, Verein Neue Landesbahn, Georg-Göstl-Str. 11/4, 2130 Mistelbach, Tel. (0043) 676/9641942, www.landesbahn.at.

● Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

● Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

Do 18.08.

● Dampfzüge mit Lok 262 Blumberg-Zollhaus – Weizen, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Fr. 19.08.

● Heizhausexpress von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz, SEM, An der Dresdner Bahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Telefon: (0371) 92 092848, www.sem-chemnitz.de.

● Brunchfahrt beim Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Sa. 20.08.

● Parallel- und Pendelfahrten nach Freiberg, Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V., An der Dresdner Bahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Telefon: (0371) 92 092848, www.sem-chemnitz.de.

● Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach, Tel. (037343) 808037, www.pressnitztalbahn.de.

● Mit VT 98 zum Musical „Evita" in Dreieich, Oberhessischen Eisenbahnfreunde, PF 100710, 35337 Gießen, Tel. (06406) 923375, www.oef-online.de.

Sa 20.08. und So 21.08.

● Erzgebirgische Aussichtsbahn fährt, Tel. (03733) 18800-0, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de.

So 21.08.

● Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

● Alb-Bähnle Amstetten-Oppingen fährt, Teddy-Bär-Tag, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, alb-baehnle@uef-dampf.de, www.uef-dampf.de.

● Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.

● Fahrtag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., 10.30 - 12 Uhr, 14 - 17 Uhr, in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.

● VT 98 fährt Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e. V., Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.

● Frühstücksfahrt beim Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Mi 24.08.

● Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

Do 25.08.

● Dampfzüge mit Lok 262 auf der Strecke Blumberg-Zollhaus – Weizen im Südschwarzwald, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 27.08.

● Erzgebirgsrundfahrt mit V 75 018 ab Schwarzenberg, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Schneeberger Straße 60, 08340 Schwarzenberg, Mittelstraße 6, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 3302696 (Hr. Gläser), www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

● Dampf-Fahrtag beim Vulkan-Expreß, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

So 28.08.

● Historische Dampfzüge Haltingen – Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

● Fahrtag im Exter- und Begatal, Landeseisenbahn Lippe e.V., Am Bahnhof 1, 32699 Extertal, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.

● Ötscherland-Express verkehrt mit Dampf, ÖGLB, Poschgasse 6, A-1140 Wien, info@lokalbahnen.at, www.lokalbahnen.at.

● Dampf-Fahrtag auf der Albtalbahn Ettlingen – Bad Herrenalb, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

● Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

● Dieseltriebwagen T06 pendelt Amstetten – Gerstetten. Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.

Do 01.09.

● Dampfzüge mit Lok 262 auf der Strecke Blumberg-Zollhaus – Weizen im Südschwarzwald, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 03.09.

● Mit Dampf von Berlin zu den Meininger Dampfloktagen, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

● Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 03.09. und So 04.09.

● Meininger Dampfloktage, Dampflokwerk, Am Flutgraben 2, 98617 Meiningen, Tel. (03693) 851602, mail@dampflokwerk.de, www.dampflokwerk.de.

● Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

So 04.09.

● 751118 fährt Amstetten – Gerstetten, in Gerstetten findet das traditionelle Bahnhofsfest statt, Tel. (07334) 4481, www.uef-lokalbahn.de.

● Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.

● Dampf-Fahrtag auf der Murgtalbahn mit Bahnhofsfest in Baiersbronn, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.

● Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.

● Oleftalbahn Kall – Hellenthal in



FOTO: ERLEBNISBAHN RATZEBURG GMBH

Eine Fahrt mit der Handhebeldraisine ab Schmilau ist ein unvergessliches Erlebnis, gerade für kleine Gruppen. Infos dazu gibt es unter www.erlebnisbahn-ratzeburg.de und Tel. (04541) 883216.

Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
• Historische Dampfzüge Haltingen – Kandern, Tel.(07626) 899-0, www.kandertalbahn.de.

Do 01.09.
• Dampfzüge mit Lok 262 auf der Strecke Blumberg-Zollhaus – Weizen im Südschwarzwald, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 10.09 und So 11.09.
• Fahrtag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., außerdem Kunsthandwerkermarkt, in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
• www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
• www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
• Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
• www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
• Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
• www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
• www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 bis 20 Uhr.
• www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
• www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 bis 18 Uhr.
• www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
• www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
• www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
• www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 bis 17 Uhr.
• www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
• www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
• www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

11.08.	14.15 Uhr im SWR: Transkorsika
11.08.	14.45 Uhr im SWR: U Trinighellu – Schmalspur auf Korsika
12.08.	14.15 Uhr im SWR: Masuren – Land ohne Eile
12.08.	14.45 Uhr im SWR: Wollstein – oder das letzte Dampf-Bw
13.08.	16.00 Uhr im SWR: Mit dem Wüsten-Express durch die Sahara
13.08.	16.30 Uhr im SWR: Lezard Rouge – die Rote Eidechse
15.08.	13.30 Uhr im NDR: Boliviens Ortientexpress
15.08.	14.15 Uhr im SWR: Der Talgo
15.08.	14.45 Uhr im SWR: El Transcantábrico
15.08.	18.25 Uhr in arte: Mit dem Zug durch den Iran
16.08.	14.15 Uhr im SWR: Der Glacier-Express
16.08.	14.45 Uhr im SWR: St. Saint-Bernhard Express
16.08.	15.15 Uhr in arte: Mit dem Zug durch Java
16.08.	18.25 Uhr in arte: Mit dem Zug durch Panama
17.08.	14.15 Uhr im SWR: Loks von Krauss und Maffei
17.08.	18.25 Uhr in arte: Mit dem Zug durch Brasiliens Süden
18.08.	14.15 Uhr im SWR: Lokführer Henschel
19.08.	14.15 Uhr im SWR: Bahnpassion zwischen Parkbahn & Bahnpark
19.08.	14.45 Uhr im SWR: Bayerisches Eisenbahnmuseum
20.08.	16.00 Uhr im SWR: Dampfwolken über Osteuropa, Teil 1
20.08.	16.30 Uhr im SWR: Dampfwolken über Osteuropa, Teil 2
22.08.	13.30 Uhr im NDR: Mit Dampf und Diesel durch die Pampa
22.08.	14.15 Uhr im SWR: Im hohen Norden
22.08.	14.45 Uhr im SWR: Der Mitternachtsonne entgegen
23.08.	14.15 Uhr in phoenix: Mit dem Zug durchs Nildelta
23.08.	14.15 Uhr im SWR: Bernina-Express
23.08.	15.45 Uhr im SWR: Die Gornergratbahn
23.08.	15.15 Uhr im SWR: Mit dem Zug durch die Provence
24.08.	14.15 Uhr im SWR: Die Bagdadbahn
25.08.	14.15 Uhr im SWR: Der Lapplandpfeil
26.08.	14.15 Uhr im SWR: Erzbahnen am Polarkreis
27.08.	16.00 Uhr im SWR: Golden Pass Linie
28.08.	15.35 Uhr in 3sat: Mit dem Zug durch Java
28.08.	16.20 Uhr in 3sat: Mit dem Zug durch Australiens Süden
28.08.	13.30 Uhr in NDR: Von New Orleans nach New York
28.08.	14.15 Uhr im SWR: Dampfrösser
28.08.	14.45 Uhr im SWR: Die letzten Dampfrösser von Burma
30.08.	14.15 Uhr im SWR: Modellbahn und Modellbauer
31.08.	14.15 Uhr im SWR: Trambahn auf neuen Wegen
31.08.	14.45 Uhr im SWR: 100 Jahre Albtalbahn
01.09.	14.15 Uhr im SWR: Eisebähnle in Schwaben
01.09.	14.45 Uhr im SWR: Geislinger Steige
02.09.	14.15 Uhr im SWR: Der Traum vom Lokführer
03.09.	16.15 Uhr im SWR: Pelion Bahn Griechenland
03.09.	16.30 Uhr im SWR: Mit der Zahnradbahn durch die Penoponnes
05.09.	14.15 Uhr im SWR: T 3 – kleine Lok auf großer Fahrt
06.09.	14.15 Uhr im SWR: Nadelöhr Mannheim – Stuttgart
06.09.	14.45 Uhr im SWR: Bahnmuseum Darmstadt-Kranichstein
07.09.	14.15 Uhr im SWR: Pacific Electric Tram
08.09.	14.15 Uhr im SWR: Schatztruhe Müglitztalbahn
09.09.	14.15 Uhr im SWR: Die Ybbstalbahn
10.09.	16.00 Uhr im SWR: Mt. Washington – Das Zahnradabenteuer
10.09.	16.30 Uhr im SWR: Eine Reise ins Schmalspurparadies Wales
12.09.	14.15 Uhr im SWR: Museumsdampf Saar-Hochwald
12.09.	14.45 Uhr im SWR: Luxemburger Bahnmuseum
13.09.	13.15 Uhr in 3sat: Themennachmittag Eisenbahn in Asien
13.09.	14.15 Uhr im SWR: Vereinatunnel – die neue Bahnverbindung
13.09.	14.14 Uhr im SWR: Gletsch 2000 Mit Volldampf über den Furka
14.09.	14.15 Uhr im SWR: Dampflokfest im österreichischen Selzthal
14.09.	14.45 Uhr im SWR: Die Wachau: Im Bummelzug unterwegs
15.09.	14.15 Uhr im SWR: Im Gleisbauzug auf der Mittelrheinstrecke
15.09.	**14.45 Uhr im SWR: Auf Nachtschicht im Bahn-Bauzug**

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
• Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
• www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
• www.lokland.de in 95152 Selbitz bis Ende September geschlossen.
• www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
• www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
• www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
• www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

So 14.08.
• Besuchertag beim MEC Stadthagen in 31655 Stadthagen Umspannwerk, Am Georgsschacht, 10 bis 13 Uhr, Tel. (05721) 897200, www.mec-stadthagen.de.

Mo 15.08.
• Ferienausstellung im Eisenbahnmuseum in 92637 Weiden, Bahnhofstrasse 28b, Tel. (0961) 4017651, www.eisenbahnmuseum-weiden.de.

So 21.08.
• Fahrtag auf der Mitfahrgartenbahn, 76669 Bad Schönborn, Professor-Kurt-Sauer-Str. Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28, gültig ab 01.01.2016. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▶ 217-DOPPELTRAKTION UND S21-SANDZUG FÜR H0

Das motorisierte Modell der 217 020 und die ohne eigenen Antrieb mitlaufende 217 021 gehören als Zweier-Set zu den Märklin-Sommerneuheiten. Beide sind mit stromführender Kuppelstange fest verbunden, leider mit etwas zu großem Pufferabstand, obwohl Kurzkupplungskulissen vorhanden sind. Digitale Geräusche lassen sich aus der angetriebenen Lok vernehmen, der Sound erinnert jedoch nur entfernt an das Vorbild. Ein Turbolader ist beispielsweise nicht zu hören. Auch die Raildox-185 für die Stuttgart 21-Baustellenzüge ist als mfx-Modell mit Sound ausgestattet. Passende Wagen gibt es im Dreier-Set.

217-Bestellnummer: 37769; Preis: 499,99 €
185-Bestellnummer: 37857; Preis: 279,99 €
Tragwagen-Bestellnummer: 47090; Preis: 179,99 €



Dieselparadies Mühldorf: Die 217 in Doppeltraktion erfreute bis 2011 ungezählte Fans.



In solchen Zügen wurde anfangs Sand zur Baustelle der NBS Stuttgart – Ulm befördert.

ROCO ▶ LOCON-BAUREIHE 201 FÜR H0



Das H0-Modell der Baureihe 201 von Roco erscheint nun in einer orangefarbenen Ausführung des Schienengüterverkehrs- und Logistikunternehmens LOCON. Bei der Epoche-VI-Maschine mit der LOCON-Nummer 202 handelt es sich um die frühere 110 222 der DR. Die Lok wurde vorbildgetreu nachgebildet, Farbgebung und Beschriftung wissen zu gefallen. Das Digitalmodell wird mit passendem Sound geliefert.

Bestellnummer: 73758; Preis: 184 €

HOBBYTRAIN ▶ DACHKANZEL-V 36 FÜR N

Als V 36 110 des Bw München Hbf ist die neue Variante der Hobbytrain-V 36 beschriftet. Auffallendes Merkmal ist die erstmals von Hobbytrain für das N-Modell umgesetzte Dachkanzel, die beim Vorbild den Einmannbetrieb ermöglichte. Deren Fenster sind abgedunkelt, um die fehlende Dachöffnung kaschieren zu können. Fahreigenschaften und Detaillierung geben keinen Grund zur Kritik. Griffstangen und Aufstiegsleiter sind Metallteile.

Bestellnr.: H2875; Preis: 149,90 €



ARNOLD ▶ SELBSTENTLADEWAGEN FÜR N

Als Epoche-VI-Variante der im MEB 08/2016 vorgestellten DR-Selbstentladewagen der Gattung OOtu liefert Arnold ein Sechser-Set mit Fals-x 164 aus. Die Modelle aus rot durchgefärbtem Kunststoff laufen nun auf Y-Drehgestellen und unterscheiden sich in mehreren Details (zum Beispiel anders angeordnete Haltegriffe, fehlende Handräder) von der Epoche-IV-Version.

Bestellnummer: HN6349; Preis: 229,90 €



MINITRIX ▶ KUNSTLOKOMOTIVEN DER BAUREIHE 189 FÜR SPUR N





Die beiden 189 von ERS-Railways zeigen unterschiedlich gestaltete Seiten. Die Van-Gogh-Lok zieren zwei Selbstportraits des Künstlers, die Linked-by-Rail-189 die Flaggen der per Schiene verbundenen Staaten.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ERS-Railways stellte schon im Juni 2014 die erste der beiden Werbeloks der Baureihe 189 vor, die nun von Minitrix erhältlich sind. 189 212 feiert die ERS-Verkehrsverbindung zwischen Polen und Holland mit einer Linked-by-Rail-Aufschrift. Die Schwesterlok 189 213 wurde ein Jahr später mit aufwendig gestaltetem Design im Stil des niederländischen Künstlers Vincent van Gogh präsentiert. Die Nachbildung der Werbebeklebungen ist bei beiden Modellen hervorragend gelungen.

„Linked-by-Rail": 16894; „Vincent van Gogh": 16895; Preis: je 199,99 €

LGB ▶ DR-SCHMALSPUR-GEPÄCKWAGEN FÜR G

Als Neukonstruktion wurde der Schmalspur-Gepäckwagen der Bauart KD4 für die LGB-Freunde ausgeliefert. Das verkürzte Modell mit DR-Beschriftungen entsprechend der Epoche III (Heimatbahnhof Mügeln) bildet die Bauart mit genieteten Blechwänden nach. Die Schiebetüren lassen sich öffnen, am Wagenboden erfreuen zahlreiche Details wie das Sprengwerk den Betrachter.

Bestellnummer: 30321; Preis: 219,99 €



FLEISCHMANN ▶ PACKWAGEN FÜR H0 UND REINHEITSGEBOTS-111 FÜR SPUR N

Mit dem Packwagen Pwi 29a beginnt bei Fleischmann die Wiederauflage von Fahrzeugen aus der früheren Junior-Serie für Einsteiger. Diesmal erscheinen die Modelle als Epoche-III-Fahrzeuge der DB. Leider ist das grüne Gehäuse nur durchgefärbt und erscheint zu hell. Schöner ausgefallen ist die Baureihe 111 in N. Das Vorbild macht derzeit Werbung für das Jubiläum zur Verkündung des bayerischen Reinheitsgebotes für Bier vor 500 Jahren.

H0-Packwagen: 500501; Preis: 12,90 €; N-Bier-111: 781604; Preis: 179 €



Pwi 29a aus der wieder aufgelegten H0-Junior-Serie.



111 123 macht Werbung für 500 Jahre reines (und bayerisches) Bier.

US-CORNER

Zahlreiche Neuheiten erreichten uns in den letzten Wochen aus dem Hause des US-Modellbahn-Herstellers Athearn.

US-Bahner der Spurweite N können auf zwei weitere Kesselwagen-Varianten zurückgreifen: Neu ist der 20 000-Gallonen-Säure-Kesselwagen, der beim Waggonvermieter UTLX eingestellt ist (Art.-Nr.: 12233). Ebenso neu ist der pechrabenschwarze Vierachser in den Farben der legendären Santa Fe (Art.-Nr.: 12200).



N-Bahner können auf typisch amerikanische Kesselwagen zurückgreifen.



Die SD 70 ACe aus der Genesis-Serie besticht durch ihre akkurate Detaillierung.



Die „Ready-To-Roll-Waggons" zeigen nur bei genauer Betrachtung ihre kleinen Schwaächen.

Die Liebhaber des Maßstabs 1:87 können nun auf eine EMD-SD 70 ACe (Art.-Nr.: 68823) von EMD-Leasing zurückgreifen. Der moderne US-Diesel, der zwischen 2004 und 2014 in zahlreichen Exemplaren abgeliefert wurde, ist in dieser Lackierung freizügig auf vielen Modellbahnanlagen einsetzbar. Als Lokomotive aus der Genesis-Serie besticht das Modell mit einer hervorragenden Detaillierung sowie einer exzellenten Bedruckung und Lackierung. Der „Tsunami"-Sound des 4300-PS-Diesels klingt auch im Modell authentisch. Leider fährt das H0-Modell in Werkseinstellung ein wenig zu schnell an. Da ist noch eine individuelle Einstellung der CVs nötig.

Ebenfalls aus der Genesis-Linie entstammt der Kühlwagen der Bahngesellschaft St. Louis – San Francisco Railway (SLSF), die eingefleischten US-Freunden als „Frisco" geläufig ist (Art.-Nr.: 63362). Es dürfte nur wenige Großserien-Güterwagen geben, die eine derart perfekte Detaillierung aufweisen. Die geätzten Kühlergitter sind eine Augenweide, die gestochen scharfe Bedruckung ist ein wahrhafter Genuss.

Gleiches gilt auch für den auf den ersten Blick unscheinbaren „Cushion Car" der Missouri Pacific Lines (MoPac), dessen Gehäusegravuren vorbildlich sind, ebenso wie seine gestochen scharfe Bedruckung (Art.-Nr.: 69096).

Ein wenig einfacher gehalten sind die Waggons aus dem Ready-to-Roll-Sortiment. Sie stehen für einen Kompromiss aus Erschwinglichkeit und Detaillierung. Neu sind eine nachtschwarze Caboose (Güterzugbegleitwagen) der Bahngesellschaft Baltimore & Ohio (Art.-Nr.: 75000) sowie ein mintgrüner „Covered Hopper" (Art.-Nr.: 89082) der Bahngesellschaft DT&I (Detroit, Toledo & Ironton). Dazu gesellt sich ein „BethGon Coalporter" der kanadischen Bahn Canadian National (Art.-Nr.: 97859), der mit seiner makellosen silberfarbenen Lackierung brilliert. Athearn-Modelle werden in Deutschland vom Zubehörhersteller Noch importiert und auch vertrieben.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Güterwaggons aus der Genesis-Serie sind über alle Zweifel erhaben.

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



NEU € 24,95

Eine Zeitreise durch Nordbaden

Namhafte Fotografen stellten für dieses Buch ihre Foto-Raritäten zur Verfügung. Korbinian Fleischer besuchten 2016 alle Orte erneut und dokumentierten die teils massiven Veränderungen. Begeben Sie sich auf eine faszinierende Zeitreise zum „Odenwaldexpress" Mosbach – Mudau, zu den Überlandstraßenbahnen rund um Heidelberg und Mannheim, ins Bauland, nach Karlsruhe und in den Kraichgau oder zur längst verschwundenen Kleinbahnromantik der Albtalbahn. Die rund 120 Bildpaare sind ein einzigartiges Dokument südwestdeutscher Verkehrsgeschichte

144 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581603. Erscheint Herbst 2016!

Noch lieferbar



Best.-Nr. 5813002



Best.-Nr. 581205



Best.-Nr. 581406



Best.-Nr. 581527

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos € 24,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]





www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



NEU € 34,95

Verkehrsgeschichte an der Waterkant

Man müsste den Namen Hamburg nicht nennen, wenn vom „Tor zur Welt" die Rede ist, denn jeder weiß, welche Stadt damit gemeint ist. 1961 war der Autor dieses Buches zum ersten Mal in Hamburg. Unvergessen sind seine Eindrücke von der Größe dieser Stadt sowie von ihren gewaltigen Hafen- und Eisenbahnanlagen. Hier fuhr einst auch der berühmte „Fliegende Hamburger". Diesem ersten Besuch folgten in den sechziger und siebziger Jahren viele weitere. Hamburg ließ und lässt sich vorzüglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschließen. Zu den Besonderheiten gehörte damals noch eines der größten und besten deutschen Netze von Straßenbahnlinien, das gemeinsam mit U- und S-Bahnen sowie mit Buslinien das gewaltige Verkehrsaufkommen der Hansestadt bewältigte. Es ist nicht einfach, ein bildbetontes Buch über die Verkehrswege Hamburgs zu schreiben beziehungsweise dafür eine Bildauswahl zu treffen. Dem bekannten Freiburger Redakteur und Buchautor Gerhard Greß ist dies jedoch vorzüglich gelungen. Er führt Sie durch Hamburg geprägt von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel vom 20. Jahrhundert bis in unsere Tage.

208 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 440 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn

BUSCH ▶ BAHNWÄRTERHAUS UND LKW FÜR H0

Eine nette Ergänzung des Bahnhofsensembles Kupferzell ist das typische württembergische Bahnwärterhaus. Der Lasercut-Bausatz besteht zum größten Teil aus Echtholz. Bei den Espewe-Modellautos nach Vorbildern aus der DDR sind zwei Varianten des Lkw IFA W 50 neu im Programm, ein roter Rettungsgerätewagen (RTGW) für die Feuerwehr und ein Pritsche-/Plane-Fahrzeug der „Auto Trans Berlin". Das Fertigmodell der kleinen Stiftendreschmaschine ist formneu.

Bahnwärterhaus: 1426; Preis: 54,99 €
RTGW - W 50: 95161; Preis: 28,49 €
ATB - W 50: 95163; Preis: 26,49 €
Drescher: 59906; Preis: 28,99 €



Das H0-Bahnwärterhaus ergänzt die Württemberg-Serie von Busch.



Neue Espewe-Modelle des IFA W 50. Der rote Streifen an der Pritsche steht für das Transportgut Bier.



Kleine Stiftendreschmaschine aus Holz für H0-Landwirte.

HERPA ▶ GROSSE UND KLEINE LASTER



Formneu sind Container und Auflieger, bekannt ist die DAF-Zugmaschine für die Spur N.



Der Volvo-Container-Sattelzug FH GL XL 6x2 fährt auch in H0 für „DB Schenker".



Mit Signalhorn und teilweise mattierten Scheiben ist der Barkas B 1000 für den Krankentransport ausgestattet.

Güter gehören auf die Bahn! Doch wie im wirklichen Leben mag man auch als Modellbahner auf den einen oder anderen Sattelschlepper nicht verzichten. Für die Spur N kommt die DAF-XF 105-Zugmaschine des Baujahres 2005 mit „Super Space Cab"-Fahrerhaus und formneuem Container-Anhang. H0-Bahner können zur aktuellsten Ausführung des Volvo-FH („Truck of the Year 2014") greifen. Immerhin ist der fein detaillierte Sattelzug mit DB-Containern beladen. Für TT gibt es den Barkas B 1000 nun als Bus für den Krankentransport mit spezifischen Änderungen wie halbhohen Milchglasscheiben und Signalhorn.

DAF-N-Bestellnr.: 066440; Preis: 24,95 €; Volvo-Bestellnr.: 305839; Preis: 38,50 €; Barkas-TT-Bestellnr.: 066433; Preis: 19,95 €

RIETZE ▶ NÜRNBERGER „STRASSABOH" FÜR H0

Der Modellauto-Hersteller Rietze hat die Formen des MAN-Niederflur-Straßenbahnwagens GT6N von Hödl-„Linie 8" (ehemals von Halling) übernommen und wird künftig eigene Varianten anbieten. Den Anfang macht der Wagen 1006 der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg. Das unmotorisierte H0-Modell ist wie sein Vorbild mit einer Ganzreklame des Nürnberger Modehauses Wöhrl versehen. Der lediglich aus bedruckten glasklaren Formteilen gefertigte Triebwagen ist mäßig detailliert und nur schlecht rollfähig. Er ist daher als Standmodell einzustufen.

Bestellnummer: STRA01003; Preis: 79,90 €



WIKING ▶ VIEL NOSTALGISCHES FÜR H0

Freunde des nostalgischen Campings werden sich über die beiden Wohnmobile von Borgward und Volkswagen freuen. Der „T@B"-Wohnwagen ist zwar neueren Datums, passt mit seinem Retro-Design aber gut dazu. Der VW-181-Kübel kommt als robuster ABC-Erkundungswagen. Zu guter Letzt gibt es den BMW 2002 in einer Rennsport-Variante.

Borgward: 027046; Preis: 14,49 €
VW-Camper: 079718; Preis: 14,99 €
Wohnwagen: 009239; Preis: 10,99 €
VW 181: 003901; Preis: 10,49 €
BMW 2002: 018304; Preis: 16,49 €





Links Borgward und VW T1 samt T@B-Wohnwagen, rechts VW-Kübelwagen und Rennsport-BMW 2002.

SCHUCO ▶ PORSCHE MACAN S FÜR H0

Über Sinn oder Unsinn des großen Vorbildes lässt sich trefflich streiten, doch im Modell kann die voluminöse Audi-Gelände-Limousine mit Porsche-Beschriftung wenig Schaden anrichten. Das Schuco-Modell mit Metall-Gehäuse besticht durch gute Proportionen und feine Details wie Kühlergrill und Originalfelgen.

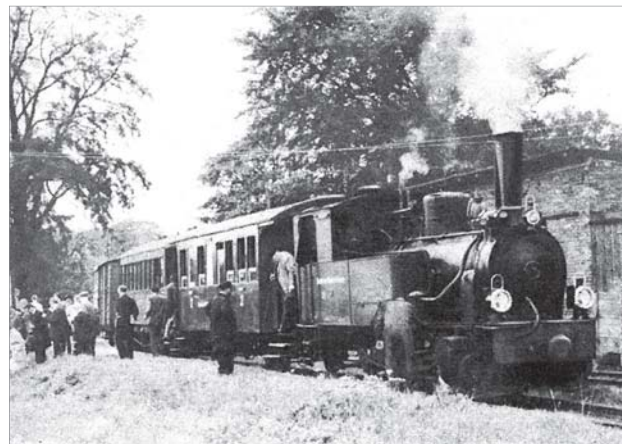
Bestellnummer: 45 262 1500; Preis: 11,95 €



IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR FAST 50 JAHREN: Die „Bruchhausen“ im me

□ Etwas verspätet, im MODELLEISENBAHNER vom April 1967, war ein kleines Bild eines Zuges „ ... der ersten Museums-Eisenbahn in Westdeutschland“ abgedruckt. Es stammte von Harald Kindermann, der in unserer Titelgeschichte ab Seite 14 ausführlich aus der Geschichte des Vereins erzählt, welcher als „Deutscher Kleinbahn-Verein e. V.“ gegründet wurde. Im Gegensatz zum Eröffnungszug mit nur einem Personenwagen war die im Bahnhof Heiligenberg fotografierte Garnitur schon um einige Wagen verlängert worden. Zuglok war die „Bruchhausen“, die erste betriebsfähige Dampflok des Vereins, ehemals Nr. 33 der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf, gebaut im Jahr 1899 bei Hanomag. Nach zwei Jahren im Museumseinsatz wurde sie 1967 abgestellt und dient seitdem als Denkmallok in Bruchhausen.


FOTO: HARALD KINDERMANN/ARCIV MEB

ECHTDAMPFTREFFEN IN KÖLN ODER FRIEDRICHSHAFEN

Karlsruhe ade!


FOTO: MESSE SINSHEIM

Echtdampf-Loks aller Dimensionen sind zukünftig in den Hallen von Köln oder Friedrichshafen zu sehen.

□ „Die Weichenstellung für den Dampfzug muss korrigiert werden“ so beginnt die Messe Sinsheim GmbH ihre Pressemeldung vom 15. Juli 2016. Die Echtdampf-Fans konnten und können im Jahr 2016 auf gleich zwei Hallentreffen ihrem Hobby frönen: Im Januar fand die 20. Auflage des Echtdampf-Hallentreffens in Karlsruhe statt, im November wird im Rahmen der IMA zum Echtdampf-Treffen nach Köln eingeladen. Doch ab 2017 geht es in allen ungeraden Jahren im Rahmen der Faszination Modellbau nach Friedrichshafen. In geraden Jahren folgt der Treff am Traditionsstandort der Modellbahner in Köln. Auch nach dem Umzug des Treffens von Sinsheim nach Karlsruhe blieben die Besucherzahlen konstant, jedoch werden die ausstellenden Gewerbebetriebe weniger. Viele hören aus Altersgründen auf, Geschäftsübernahmen in die nächste Generation sind eher die Ausnahme. So sind die wirtschaftlichen Grundlagen des Echtdampf-Hallentreffens stetig geschrumpft, es gibt keine wirtschaftlich sinnvolle Möglichkeit, eine singuläre Veranstaltung fortzuführen. Die Messe Sinsheim GmbH möchte die Spezialveranstaltung jedoch am Leben erhalten und nutzt ab sofort die vorhandene Messelogistik in Friedrichshafen und Köln, um das Hallentreffen fortzuführen.

MODELLBAHN AG OBERLAUCHRINGEN

Ende und Neuanfang

Mit Beginn der Sommerferien endete die Modellbahn-AG an der Grundschule Oberlauchringen. Der MEB hatte in der Ausgabe 3/2016 über die jungen Modelleisenbahner berichtet. Zusammen mit Schulleiter Dietmund Schwarz waren die Schüler zum Abschluss auf einer kleinen Exkursion rund um den Bahnhof Oberlauchringen unterwegs. Mit Beginn des neuen Schuljahres im September werden die Modellbahn-Aktivitäten an der Grundschule mit neuen Teilnehmern fortgeführt, denn: „Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne.“


FOTO: DIETMUND SCHWARZ

Zum Abschied noch einmal auf Exkursion: Die Grundschüler aus Oberlauchringen besuchen den heimatlichen Bahnhof.

LENZ ELEKTRONIK GMBH

Neues H0-Projekt

☐ Nach Erscheinen des Spur-0-Modells der V 20 wurden die Lenz-Mitarbeiter oft gefragt, ob sie diese Lok nicht auch in H0 auf den Markt bringen würden. Nun ist die Entscheidung gefallen. Die technische Ausstattung wird wie bei der H0-Köf ausfallen. Die dort bewährte Technik mit Maxon-Motor, Stromspeicher, Pendelachse und vielem mehr wird auch die V 20 auszeichnen, die zunächst in drei Epoche-III-Versionen der DB und der DR erscheint.



GRAFIK: LENZ

Bis jetzt ist nur die Konstruktionszeichnung der V 20 zu sehen, die mit Rangierkupplung ausgestattet sein wird.

MODELLBAHN PRIVAT

Walters persönlicher Zug

☐ Modelleisenbahnanlagen sind charakterisiert durch die persönliche Note des Erbauers, seien es das Thema der Anlage, die gestalterischen Einzelheiten, die Landschaft oder der Betrieb. Es laufen die Züge, die den Ansprüchen des Fahrdienstleiters entsprechen oder persönliche Erinnerungen wachrufen. Ein besonderer Fall liegt vor, wenn die Zusammenstellung eines Sonderzuges sozusagen aus dem Leben des Modelleisenbahners gegriffen ist. Auf meiner Anlage verkehrt der folgende Güterzug:



FOTO: WALTER RAUFFER

Der bunt gemischte Güterzug spiegelt das Leben des Anlagenbauers wieder.

- Ich bin in Bayern geboren, daher führt eine weißblaue „Maxl"-111 von Fleischmann.
- Mein Vorname ist Walter, daher folgt der RoLa-Wagen der ÖBB von Roco mit dem Auflieger der Firma „LKW-Walter".
- Der Kesselwagen ist für den Wagenvermieter „EVA" unterwegs, denn die Ehefrau heißt Eva.
- Ein Taes von Minitrix und die Lkw auf dem Fleischmann-Tragwagen zeigen den Werbeaufdruck „Agfa", des langjährigen Arbeitgebers.
- Ein Schiebewandwagen von Fleischmann ist für die „Ford Werke AG" dabei, denn aktuell wird ein Ford als Privatfahrzeug genutzt.
- Und weil der „Heilige Berg" in der Nähe des Wohnortes liegt, gehört der Arnold-Kühlwagen mit der Bedruckung der „Klosterbrauerei Andechs" als Bestandteil des persönlichen Zuges zwingend dazu. ☐

Walter Rauffer

MESSE-KALENDER

30. SEPTEMBER - 3. OKTOBER 2016:	20. - 23. OKTOBER 2016:	28. - 30. OKTOBER 2016:
Modell-Hobby-Spiel Messe Leipzig	Modellbau-Messe Messe Wien	Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alex Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Hendrik Bloem, Michael Robert Gauß, Elvis Müller, Richard Oed, Wolfgang Reber, Bernd Seiler, Markus Tiedtke, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Birgit Pill, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

REISENDER IN SACHEN DAMPF

Für seine Leidenschaft, Dampfzüge auf Schmalfilm zu dokumentieren, nahm der junge Niederländer Ton Pruissen mühevolle Fernreisen mit dem Moped und stundenlange Stasi-Verhöre in Kauf. Von mehreren Reisen in die DDR in den 60er- und 70er-Jahren brachte er wahre Filmschätze mit.



FOTO: BEN BAL



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

SOMMERLICHES ALLGÄU

Unsere Reise mit Dr. Rolf Brüning von Hagen in Richtung Süden findet ihren Abschluss: Von München geht es über die Allgäubahn an den Bodensee nach Lindau - natürlich mit Dampf.

Das Oktober-Heft erscheint am

7. September

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: THONIS VAN DER WEEL

KIBRI UMGEMODELT

Eine nicht alltägliche Idee: Ein Backstein-Wohnhaus wird zum Empfangsgebäude einer Kleinbahn.

AUSSERDEM

Viva Espana

Sommerzeit = Urlaubszeit. Eines der beliebtesten Reiseziele ist Spanien. Die wenigsten fahren wegen der Eisenbahn auf die iberische Halbinsel. Ein Fehler.

Elefant und Zigarre

Wir testen die SBB-C5/6 von Märklin und den Akku-Triebwagen der Baureihe 517 von Hobbytrain.

Güterwagen-ABC

X-Wagen fristeten als offene Arbeitswagen ihr Dasein meist auf Bahnhofs-Nebengleisen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: ANDREAS RITZ

CHARAKTERKOPF ADE

Die Ära der Steuerwagen mit Karlsruher Kopf endet. Es verschwindet ein weiteres Stück Bundesbahn.



FOTO: MARKUS TIEDTKE

VON MULDA NACH SAYDA

Bernd Rügers Projekt ist der Nachbau der typischen Erzgebirgs-Strecke. Wir portraitieren den schön detaillierten Bahnhof Sayda.

märklin


Zinkdruckguss


Gussnachbearbeitung


Galvanik


Stanzerei/Vormontage


Druckerei/Lackiererei


Automatendreherei


Lokmontage



Tag der offenen Tür

am 16. und 17. September 2016
von 9.00 bis 16.00 Uhr
Einlass ins Stammwerk

Aktuelle Programminfos:
www.maerklin.de

Kommen, sehen, staunen:

Märklin öffnet in Göppingen die Türen zur gläsernen Produktion. Für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Werksführungen durch die Fertigung, Präsentation fantastischer Anlagen aller Spurweiten, Sonderpräsentationen, Bemalen von Wagen, Zusammenbau einer eigenen Lok und vieles mehr – für die ganze Familie ist etwas geboten.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Stammwerk

Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen
9.00 bis 17.00 Uhr

- Große **Werksbesichtigung**
- **Modellbahnanlagen**
- **Hüpfburg und Spielwagen**
- **Lokmontage** für unsere Besucher
- **Verpflegung**
- Buntes **Unterhaltungsprogramm**

- Verkauf eines **Sonderwagens in H0**

Märklin-Museum

Reutlinger Straße 2
73037 Göppingen
9.00 bis 18.00 Uhr

- Großes **Kinderprogramm**
- **Attraktive Angebote** in den Shops
- **Verkauf** von Zubehörartikel
- **Märklin Museum**

Jetzt schon vormerken!



Weltweites Web-TV und Web-Radio
Großes Live-Unterhaltungsprogramm, gemeinsam gestaltet von Radiofips und Filstalwelle Göppingen. www.radiofips.de / www.filstalwelle.de





Kostenlose Parkplätze
Über 2.500 Parkplätze an der EWS-Arena (Ecke Lorcher Straße/Nördl. Ringstraße). In Göppingen der Ausschilderung nach.



Kostenloser Buspendelverkehr
EWS-Arena • Stammwerk • Märklin-Museum Freitag und Samstag von 8.30 Uhr – 18.00 Uhr